

## PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

Dispõe sobre o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito e altera o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

### CAPÍTULO I

#### DO SEGURO OBRIGATÓRIO PARA PROTEÇÃO DE VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito - seguro SPVAT.

§ 1º O seguro SPVAT tem a finalidade de garantir indenizações por danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, relativos a acidentes ocorridos no território nacional.

§ 2º O seguro SPVAT é de contratação obrigatória por todos os proprietários de veículos automotores de vias terrestres e é comprovado com o pagamento do prêmio, sem a necessidade de emissão de bilhete ou apólice de seguro.

§ 3º Para fins do disposto nesta Lei Complementar, considera-se automotor o veículo dotado de motor de propulsão que circule em vias terrestres por seus próprios meios e que seja utilizado para o transporte viário de pessoas e cargas ou para a tração viária de veículos utilizados para esses fins, e que esteja sujeito a registro e a licenciamento perante os órgãos de trânsito.

### CAPÍTULO II

#### DA VIGÊNCIA E DA COBERTURA



Art. 2º A vigência do seguro SPVAT corresponderá ao ano civil, com início em 1º de janeiro e encerramento em 31 de dezembro do ano a que se referir, e a sua cobertura compreenderá:

- I - indenização por morte; e
- II - indenização por invalidez permanente, total ou parcial.

§ 1º Os valores das indenizações de que tratam os incisos do **caput** serão estabelecidos em decreto do Presidente da República.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei Complementar, considera-se invalidez permanente a perda, redução ou impotência funcional definitiva, total ou parcial, de membro ou órgão, apurada após o término do tratamento cabível.

§ 3º O pagamento da indenização do seguro SPVAT será efetuado em favor:

I - do cônjuge ou da pessoa a ele equiparada e aos herdeiros da vítima, na forma do disposto no art. 792 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil, no caso da cobertura por morte; ou

II - da vítima do acidente de trânsito, no caso da cobertura por invalidez permanente.

§ 4º No caso de invalidez permanente, o valor da indenização será calculado a partir da aplicação do percentual da incapacidade que sobreveio à vítima, conforme estabelecido em decreto do Presidente da República.

§ 5º Caso ocorra a morte da vítima em decorrência do mesmo acidente que tiver ensejado o pagamento de indenização por invalidez permanente, o beneficiário poderá receber a diferença entre os valores de indenização, se houver.

§ 6º É vedada a cessão do direito ao recebimento da indenização de que trata esta Lei Complementar.

Art. 3º O pagamento da indenização do seguro SPVAT será efetuado mediante simples prova do acidente e do dano decorrente, independentemente da existência de culpa.

§ 1º Sem prejuízo das sanções cabíveis pelo não pagamento do prêmio, a indenização do seguro SPVAT será devida às vítimas, ainda que no acidente estejam envolvidos veículos não identificados ou inadimplentes com o seguro.

§ 2º A indenização devida será paga com base no valor vigente à época da ocorrência do acidente, mediante crédito em conta do tipo poupança social digital de titularidade da vítima ou do beneficiário, no prazo de trinta dias, contado do recebimento pelo agente operador de todos os documentos exigíveis, na forma estabelecida pelo Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP.

§ 3º No caso de morte, caso não seja comprovado o nexo de causa e efeito entre a morte e o acidente a partir da certidão de óbito, deverá ser acrescida,



entre os documentos exigíveis, a certidão de auto de necropsia, fornecida diretamente pelo Instituto Médico Legal, independentemente de requisição ou autorização da autoridade policial ou da jurisdição do acidente.

§ 4º No caso de invalidez permanente, caso haja dúvida quanto ao nexo de causa e efeito entre o acidente e as lesões, poderá ser acrescido ao boletim de atendimento hospitalar o relatório de internamento ou tratamento, se houver, fornecido pela rede hospitalar.

§ 5º O Instituto Médico Legal da jurisdição do acidente ou da residência da vítima fornecerá à vítima, no prazo de noventa dias, laudo com a verificação da existência e a quantificação das lesões permanentes, totais ou parciais.

§ 6º Os valores de indenização do seguro SPVAT, na hipótese de não cumprimento do prazo para o pagamento previsto neste artigo, sujeitam-se à atualização monetária, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou outro índice que o substitua, e juros moratórios, com base em critérios estabelecidos pelo CNSP.

### CAPÍTULO III DO PRÊMIO

Art. 4º O valor do prêmio anual do seguro SPVAT:

I - terá como base de cálculo atuarial o valor global estimado para o pagamento das indenizações e respectivas despesas relativas à operação do seguro, incluídas as despesas de que trata o § 1º do art. 6º; e

II - será de abrangência nacional e poderá ser diferenciado por categoria tarifária do veículo, conforme definido pelo CNSP.

Art. 5º A quitação do prêmio do seguro SPVAT constitui requisito essencial para o licenciamento anual, para a transferência de propriedade e para a baixa de registro de veículos automotores de vias terrestres.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito - Contran adotará medidas, com vistas a garantir que veículos automotores de vias terrestres que não estiverem quites com o pagamento do prêmio do seguro SPVAT não possam ser licenciados ou circular em via pública ou fora dela.

Art. 6º As unidades federativas e o agente operador do fundo de que trata o inciso I do **caput** do art. 7º poderão firmar convênio para que a cobrança do prêmio do seguro SPVAT seja realizada em conjunto com a taxa de licenciamento anual do veículo automotor de vias terrestres.

§ 1º A título de restituição das despesas provenientes da sistemática de cobrança prevista no **caput**, as unidades federativas que efetuarem a cobrança do prêmio do seguro SPVAT farão jus a percentual do valor do prêmio recebido, a

ser estabelecido em decreto do Presidente da República, limitado a, no máximo, em por cento.

§ 2º As unidades federativas repassarão ao fundo de que trata o inciso I do **caput** do art. 7º, até o segundo dia útil subsequente à arrecadação, os valores dos prêmios recebidos, descontados do valor de que trata o § 1º.

§ 3º Para a implementação do disposto no **caput**, a formalização do convênio deverá ser realizada até 31 de agosto do ano civil anterior ao início da cobrança do prêmio pela unidade federativa.

§ 4º Implementado o convênio de que trata o **caput**, a arrecadação dos prêmios será realizada pela unidade federativa até que haja comunicação formal em sentido contrário ao agente operador do fundo de que trata o inciso I do **caput** do art. 7º, o que deverá ocorrer necessariamente até 31 de agosto do ano civil anterior à interrupção de arrecadação.

#### CAPÍTULO IV DO FUNDO E DO AGENTE OPERADOR

Art. 7º O seguro SPVAT será coberto por fundo mutualista e terá como agente operador a Caixa Econômica Federal, a qual caberá especialmente:

I - criar e gerir fundo de natureza privada e sem personalidade jurídica, destinado a assegurar o pagamento das indenizações previstas nesta Lei Complementar;

II - elaborar e apresentar o cálculo atuarial, propondo o valor dos prêmios do seguro para avaliação do CNSP;

III - cobrar os prêmios do seguro dos proprietários de veículos automotores de via terrestres, exceto nos casos em que houver a cobrança pela unidade federativa em que o veículo estiver licenciado, e comunicar sua quitação ao órgão máximo executivo de trânsito da União, de que trata o art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

IV - recepcionar e processar os pedidos de indenização por danos pessoais diretamente decorrentes de acidente de trânsito provocado por veículo automotor de vias terrestres;

V - efetuar, no prazo estabelecido no art. 3º, os pagamentos de indenização por danos pessoais diretamente decorrentes de acidente de trânsito provocado por veículo automotor de vias terrestres, quando os postulantes preencherem os requisitos exigidos;

VI - debitar os valores correspondentes à sua remuneração pelos serviços de operação do seguro SPVAT do fundo de que trata o inciso I, na forma estabelecida pelo CNSP;



VII - elaborar e encaminhar, anualmente, o relatório de administração sobre a operação do seguro SPVAT ao CNSP;

VIII - encaminhar ao CNSP relatório do auditor independente sobre as demonstrações financeiras até 31 de março do exercício subsequente, em conjunto com o envio das demonstrações financeiras de 31 de dezembro;

IX - atender às diretrizes e demais normas técnicas e operacionais do seguro SPVAT estabelecidas em decreto do Presidente da República e em ato do CNSP;

X - fornecer ao CNSP dados e informações requeridas sobre a operação do seguro SPVAT; e

XI - disponibilizar, em seu sítio eletrônico relatório anual com dados da operação de seguro SPVAT, incluídos os indicadores de custo e de eficiência.

Parágrafo único. O agente operador exercerá a representação, judicial e extrajudicial, do fundo de que trata o inciso I do **caput** e de toda a operação do seguro SPVAT e ficará autorizado a realizar acordos, judicial ou extrajudicialmente, com vistas a resguardar os interesses do fundo de que trata o inciso I do **caput**.

Art. 8º A Caixa Econômica Federal será remunerada pelos serviços de operação do seguro SPVAT, de acordo com a tabela de preços e serviços proposta pelo agente operador e aprovada pelo CNSP.

§ 1º O CNSP regulamentará os serviços a serem prestados pela Caixa Econômica Federal quanto às diretrizes de atuação e responsabilidades, à metodologia e à forma de remuneração.

§ 2º Decreto do Presidente da República poderá estabelecer critérios para os serviços previstos no **caput**, e para a metodologia e forma de remuneração previstas no § 1º.

Art. 9º O patrimônio do fundo mutualista do seguro SPVAT:

I - será contábil, administrativa e financeiramente segregado, para todos os fins, do patrimônio do agente operador, de forma que, encerrados os seus ativos, não haverá qualquer outra obrigação a ser adimplida; e

II - será formado por:

a) recursos oriundos dos pagamentos dos prêmios do seguro pelos proprietários de veículos automotores de vias terrestres;

b) recursos oriundos do rendimento de suas aplicações financeiras; e

c) demais recursos recebidos direta ou indiretamente no fundo.

§ 1º O fundo terá direitos e obrigações próprios, pelos quais responderá com seu patrimônio até o limite de seus bens e direitos, e o agente operador não responderá por quaisquer obrigações do fundo.

§ 2º O pagamento das indenizações previstas nesta Lei Complementar ocorrerá até o limite do patrimônio do fundo.



Art. 10. Na gestão dos recursos do fundo mutualista do seguro SPVAT, o agente operador deverá:

I - observar os princípios de segurança, rentabilidade, solvência, liquidez, diversificação, adequação à natureza de suas obrigações e transparência;

II - exercer suas atividades com boa-fé, lealdade e diligência;

III - zelar por elevados padrões éticos;

IV - adotar práticas que visem a garantir o cumprimento de suas obrigações, considerada sua política de investimentos, e observadas as modalidades, os segmentos, os limites e os demais critérios e requisitos estabelecidos pelo CNSP; e

V - observar os aspectos relacionados à sustentabilidade econômica, ambiental, social e de governança dos investimentos; e

VI - observar as demais diretrizes e determinações expedidas pelo CNSP.

## CAPÍTULO V DO ÓRGÃO DE GOVERNANÇA

Art. 11. Compete ao CNSP, como órgão de governança do fundo mutualista do seguro SPVAT, entre outras competências:

I - examinar, anualmente, as contas relativas à gestão dos recursos do fundo mutualista e deliberar sobre as demonstrações financeiras e o relatório de administração apresentado pelo agente operador;

II - estabelecer e divulgar os valores anuais dos prêmios do seguro SPVAT até o último dia útil do ano anterior ao respectivo do pagamento, com base em estudo atuarial apresentado pelo agente operador;

III - estabelecer as datas de vencimento anual dos prêmios do seguro SPVAT;

IV - estabelecer regulamentação, diretrizes, regras e responsabilidades sobre a operacionalização do seguro SPVAT e sobre outros aspectos que exijam regulamentação;

V - estabelecer diretrizes e normas necessárias ao funcionamento do fundo mutualista do seguro SPVAT; e

VI - deliberar sobre fusão, incorporação, cisão, transformação, dissolução ou liquidação do fundo de que trata o inciso I do **caput** do art. 7º.

Parágrafo único. Não compete ao CNSP a revisão administrativa das decisões proferidas pelo agente operador e relacionadas à operação do seguro SPVAT.

Art. 12. Compete à Superintendência de Seguros Privados - Susep:



I - prestar assessoramento técnico ao CNSP, relativamente às matérias de sua competência;

II - propor medidas para deliberação do CNSP relativas à operação do seguro SPVAT e do funcionamento do fundo mutualista; e

III - fiscalizar as operações do fundo mutualista do seguro SPVAT, nos termos estabelecidos pelo CNSP.

## CAPÍTULO VI

### DAS NORMAS CONTÁBEIS E DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Art. 13. O fundo mutualista do seguro SPVAT terá escrituração contábil em conformidade com as normas brasileiras de contabilidade aplicáveis, destacada da escrituração relativa ao agente operador.

Parágrafo único. O exercício social do fundo mutualista do seguro SPVAT compreende o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de cada ano.

Art. 14. O agente operador elaborará as demonstrações financeiras do fundo mutualista do seguro SPVAT, na data-base de 31 de dezembro, acompanhadas do relatório do auditor independente.

Parágrafo único. O CNSP disporá sobre as demonstrações financeiras de que trata o **caput**.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 15. As indenizações do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não - DPVAT, referentes a acidentes ocorridos durante o período de vigência da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, permanecerão por ela regidos.

Art. 16. Os ativos, os passivos, os direitos, os deveres e as obrigações do Fundo do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não - FDPVAT, atualmente administrado pela Caixa Econômica Federal, serão transferidos automaticamente para o fundo de que trata o inciso I do **caput** do art. 7º.

Art. 17. Os prêmios do seguro SPVAT de que trata esta Lei Complementar poderão ser estabelecidos com vistas ao equacionamento de eventual déficit do seguro DPVAT referente a sinistros ocorridos até 31 de dezembro de 2023, nos termos da regulamentação do CNSP.



Parágrafo único. Os valores de que trata o **caput** serão destinados ao pagamento de indenizações, inclusive as decorrentes de ações judiciais posteriormente ajuizadas, a provisionamento técnico e a despesas de liquidação de sinistros e de administração do seguro DPVAT, observada a regulamentação do CNSP.

Art. 18. A falta de pagamento do prêmio do seguro obrigatório de que trata esta Lei Complementar nos prazos devidos, sem prejuízo de outras sanções legais, sujeitará o proprietário de veículo automotor de via terrestre a multa, a ser aplicada pelo órgão de trânsito competente, com valor estabelecido pelo Contran.

Art. 19. As disposições do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966 não se aplicam às operações do seguro SPVAT e ao agente operador.

Parágrafo único. As disposições da Lei nº 10.406, de 2002 - Código Civil, aplicam-se subsidiariamente ao seguro SPVAT, em especial o disposto no art. 206.

Art. 20. O Decreto-Lei nº 73, de 1966, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.  
20. ....  
.....  
.....  
.....

l) danos pessoais causados por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não;  
.....  
.....” (NR)

Art. 21. A Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.  
27. ....  
.....  
.....  
.....

Parágrafo único. O agente operador do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito seguro SPVAT poderá repassar à Seguridade Social percentual, a ser estabelecido em decreto do Presidente da República, de até 50% (cinquenta por cento) do valor total do prêmio recolhido e destinado ao Sistema Único de Saúde - SUS, para custeio da assistência médico-hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito.” (NR)

Art. 22. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:





“Art.  
78. ....  
.....

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Seguridade Social dos prêmios do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito - seguro SPVAT serão repassados, mensalmente, ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva nos programas de que trata o **caput.**” (NR)

“Art. 242-A. Deixar o proprietário do veículo de efetuar o pagamento do prêmio anual do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito - seguro SPVAT no prazo devido:

Infração - grave;

Penalidade - multa.” (NR)

Art. 23. Ficam revogados:

I - a Lei nº 6.194, de 1974;

II - o art. 1º da Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, na parte em que altera a alínea “I” do **caput** do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 1966;

III - a Lei nº 8.441, de 13 de julho de 1992;

IV - o art. 8º da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007; e

V - da Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009:

a) os art. 30 a art. 32; e

b) o Anexo.

Art. 24. Esta Lei Complementar entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2024.

Brasília,



19995.106237/2023-71

EM nº 00129/2023 MF

Brasília, 19 de Outubro de 2023

Apresentação: 31/10/2023 19:41:00.000 - Mesa

PLP n.233/2023

Senhor Presidente da República,

1. Submeto à sua apreciação proposta de Projeto de Lei Complementar (PLP) que “dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito, altera o Decreto-Lei n.º 73, de 21 de novembro de 1966, e revoga a Lei n.º 6.194, de 19 de dezembro de 1974”.
2. Trata-se do estabelecimento de seguro obrigatório voltado para garantir, a partir de 1º de janeiro de 2024, indenizações por danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, relativos a acidentes ocorridos em todo o território nacional.
3. Importante mencionar que a circulação de veículos automotores gera milhares de vítimas de acidentes a cada ano e, numa perspectiva econômica, a obrigatoriedade de contratação de um seguro por parte dos proprietários de veículos se justifica para compensar a externalidade negativa produzida pelo risco desses acidentes e os danos pessoais correspondentes.
4. A propósito, vale lembrar que o seguro obrigatório de acidentes de trânsito funciona no Brasil desde 1967, com base no disposto no Decreto-Lei n.º 73, de 1966, originalmente definido como um seguro de responsabilidade civil regularmente comercializado pelas sociedades seguradoras em atuação no mercado doméstico. Ao longo dos anos, o modelo de seguro obrigatório sofreu diversas mudanças regulatórias, inclusive com a edição da Lei n.º 6.194, de 1974, caracterizada por ser uma lei específica para estabelecer a disciplina do seguro DPVAT e que previa a criação de um consórcio para a administração dos pagamentos a sinistros oriundos de acidentes causados por veículos inadimplentes e não identificados, o que assegura a natureza de proteção social relacionada ao modelo de seguro obrigatório.
5. A última mudança significativa, ressalte-se, ocorreu em 2008 com a determinação para que as sociedades seguradoras interessadas em operar o seguro DPVAT aderissem a consórcios específicos, contemplando diferentes categorias de veículos, liderados por uma seguradora especializada responsável por exercer atividades de coordenação central entre as seguradoras consorciadas e pelo relacionamento com o órgão de fiscalização. No decorrer dos anos, a regulamentação foi objeto de uma série de ajustes e aprimoramentos, mantendo-se, no entanto, a sistemática de atuação do consórcio, com atividades compartilhadas entre a seguradora líder do consórcio e as demais sociedades seguradoras integrantes.

6. Entretanto, mesmo com os aprimoramentos regulatórios, o modelo de consórcio não se mostrou satisfatório para atender aos objetivos do seguro obrigatório, tendo sido objeto de fraudes sistemáticas e irregularidades que levaram à atuação intensa de órgãos públicos, como a Polícia Federal, o Ministério Público, o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Superintendência de Seguros Privados (Susep).

7. Em novembro de 2020, as seguradoras consorciadas comunicaram à Susep que o consórcio vigente à época (Consórcio DPVAT) seria dissolvido a partir de 1º de janeiro de 2021, conforme decisão deliberada em assembleia geral, preservando suas responsabilidades para o pagamento das indenizações relativas apenas aos sinistros ocorridos até 31 de dezembro de 2020.

8. Diante da iminência de interrupção súbita da proteção social proporcionada pelo seguro DPVAT, em atendimento, inclusive, à determinação do TCU no sentido de evitar que a população ficasse imediata e inesperadamente desprotegida, (Acórdão nº 70/2021), o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) e a Susep atuaram no sentido de contratar a Caixa Econômica Federal para realizar a gestão e a operacionalização dos pedidos de indenizações referentes ao seguro DPVAT, visando garantir, de modo excepcional e temporário a continuidade do pagamento das indenizações referentes a todos os sinistros ocorridos a partir de 1º de janeiro de 2021.

9. Para arcar com as despesas relativas aos pagamentos das indenizações, criou-se um fundo financeiro constituído com os recursos excedentes existentes nas provisões da Seguradora Líder do Consórcio DPVAT, denominado “Fundo do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não” (FDPVAT), cujo estatuto foi estabelecido nos termos da Resolução CNSP nº 403, de 8 de janeiro de 2021. Ao início de 2022, o contrato com a Caixa Econômica Federal foi prorrogado por 12 meses, de forma a abranger sinistros ocorridos em 2022, tendo em vista a verificação de recursos suficientes no FDPVAT para o pagamento das indenizações correspondentes.

10. Ao final de 2022, dada a ausência de seguradoras interessadas em constituir consórcio para operacionalizar o Seguro DPVAT na forma prevista pela Lei n.º 6.194, de 1974, e considerando, inclusive, a condição de excepcionalidade e temporariedade da solução encaminhada à época pelo CNSP, editou-se a Medida Provisória n.º 1.149/2022, convertida na Lei n.º 14.544/2023, que estabeleceu a Caixa Econômica Federal como Agente Operador do Fundo do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não – FDPVAT, realizasse a gestão de seus recursos e a gestão e operacionalização dos pedidos das indenizações referidas no art. 3º da Lei n.º 6.194, de 19 de dezembro de 1974, conforme regulamentação do CNSP, de modo a assegurar a sua continuidade, referente aos acidentes ocorridos entre 1º de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2023.

11. Decorridos praticamente três anos de funcionamento do seguro obrigatório em regime emergencial e transitório, faz-se necessário estabelecer novas bases legais para assegurar de forma perene e sustentável a adequada proteção para as vítimas de trânsito. A medida se torna ainda mais relevante, tendo em vista que os recursos do FDPVAT disponíveis para a continuidade do pagamento das indenizações não são capazes de suportar um novo exercício de cobertura.

12. Diante do exposto, propõe-se o estabelecimento de novo modelo legal de seguro obrigatório estruturado por meio de um modelo de fundo mutualista privado, sem personalidade jurídica, cuja administração será dada por agente operador definido em lei, no qual os recursos necessários para financiar o pagamento das indenizações seriam cobrados, anualmente, dos proprietários de veículos. Esse novo regime se daria apartado das disposições do Decreto-Lei n.º 73, de 1966, com regras próprias e distintas às aplicáveis ao mercado segurador privado, cuja gestão se daria por meio de empresa pública



com submissão a uma governança pública, a ser efetuada pelo próprio Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP.

13. O seguro proposto fornece cobertura aos riscos de morte e de invalidez permanente às vítimas de acidentes de trânsito e seria comprovado com o pagamento anual do prêmio, sem a necessidade de emissão de bilhete ou apólice de seguro. O novo seguro não contemplaria a cobertura de despesas de assistência médica e suplementares (DAMS), hoje prevista na Lei n.º 6.194, de 1974, uma vez que, desde a promulgação da Constituição de 1988, o Sistema Único de Saúde (SUS) é um amplo instrumento de assistência médica e hospitalar para a população brasileira, abarcando, inclusive, os acidentados do trânsito. Nesse sentido, além de levar em consideração que o SUS foi criado após o início de vigência da Lei n.º 6.194, de 1974, a exclusão da cobertura de DAMS possibilitaria preços do seguro mais acessíveis aos consumidores, uma vez que esse tipo de benefício exige uma regulação mais aprofundada e complexa para o agente operador do seguro.

14. O modelo apresentado prevê a Caixa Econômica Federal (CEF) como agente operador do novo seguro, tendo em vista a expertise da CEF em operar, desde o início de 2021, o modelo emergencial do seguro DPVAT, bem como sua ampla experiência na gestão e administração de diversos fundos relacionados a políticas públicas, como o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e o Fundo de Compensação de Variações Salariais (FCVS). Destaca-se, também, o próprio porte e a capilaridade da instituição, com mais de quatro mil agências espalhadas pelo país, além do oferecimento de canais digitais para contato direto com beneficiários.

15. Há que se ressaltar, ainda, o aspecto de economicidade na manutenção da CEF na operacionalização do pagamento das indenizações, visto se tratar de processo de alta complexidade e magnitude, que exige curva de aprendizagem relevante. Nesta linha, eventual substituição da instituição responsável pela gestão e operacionalização do pagamento das indenizações poderia trazer aumento de custos e perda de qualidade na prestação dos serviços. Em relação à qualidade dos serviços, a fiscalização contratual realizada pela Susep indica que os serviços prestados pela CEF no âmbito do modelo emergencial estão satisfatórios e regulares, dentro dos parâmetros estabelecidos em contrato e na legislação em vigor.

16. Um dos maiores desafios na adoção do modelo de seguro obrigatório em regime de livre concorrência consistia na sua coexistência com o mecanismo de cobertura universal, com previsão de pagamentos de indenizações para acidentes causados por veículos inadimplentes e não identificados. Trata-se de cobertura distinta do padrão típico dos contratos de seguro privado e cuja sistemática apresentou falhas e ineficiências no passado.

17. Diante disso, a presente proposta busca preservar a característica inerente ao atual modelo do seguro DPVAT, representada pela cobertura para acidentes causados por veículos não identificados e inadimplentes. Trata-se de medida relevante para assegurar a natureza de política social do seguro obrigatório, com cobertura universal às vítimas de trânsito, e que, de certo modo, justifica a adoção de um modelo regulatório de gestão centralizada, o qual possibilitará, inclusive, a condução de mecanismos de subsídios cruzados a fim de evitar a ocorrência de prêmios excessivos ou de ausência de oferta em determinadas regiões do Brasil.

18. Como já mencionado, os recursos necessários para financiar o pagamento das indenizações às vítimas de trânsito seriam custeados pelos proprietários de veículos automotores, sem qualquer solidariedade ou aval por parte do poder público, com possibilidade de compensações entre diferentes exercícios para fazer frente a possíveis erros ou desvios de estimativa. O modelo escolhido não tem impacto no gasto público, não sendo necessário, portanto, aumento de carga tributária ou compensação de despesa.



19. Por fim, cabe ressaltar que a proposta traz, ainda, previsão de tratamento para eventual déficit de recursos necessários para quitar as obrigações com o run-off do modelo DPVAT, referente aos sinistros ocorridos até 31 de dezembro de 2023. Tal previsão contempla a possibilidade de cobrança de prêmios temporários de equacionamento, cujos preços seriam fixados pelo CNSP.

20. Importante destacar que o modelo emergencial do DPVAT operado pela Caixa por meio da Lei nº 14.544, de 2023, prevê apenas cobertura de sinistros ocorridos até 31 de dezembro de 2023, observados os limites dos recursos disponíveis no FDPVAT. Na hipótese de não ser aprovado e estruturado novo modelo para o seguro obrigatório, não haverá cobertura para vítimas de acidentes de trânsito ocorridos a partir de 1º de janeiro de 2024, razão pela qual se submete também à deliberação o pedido de que haja a solicitação de urgência para tramitação do Projeto de Lei Complementar, nos termos do art. 64, § 1º, da Constituição Federal.

21. Essas, Senhor Presidente, são as razões que justificam a elaboração do Projeto de Lei Complementar que ora submeto à sua apreciação.

Respeitosamente,

***Assinado eletronicamente por: Fernando Haddad***

