

Por Antonio Penteado Mendonça

A proposta apresentada pelo governo para um novo seguro obrigatório de acidentes de trânsito estatiza o novo seguro, que passaria a ser administrado pela Caixa, que não é seguradora, não tem essa missão em seu “core business”, nem mostra o apetite necessário para dar conta dela, em consonância com as reais necessidades da sociedade brasileira, qual seja, capilaridade, rapidez e simplicidade operacional.

O projeto apresentado não é um seguro. É uma assistência social travestida de seguro. De acordo com a lei, a operação de seguro é exclusivamente feita por companhia seguradora. A Caixa não é seguradora. Assim, ela não pode operar o seguro obrigatório, o que, conseqüentemente, descaracteriza o projeto do governo, transformando o SPVAT (Seguro Obrigatório Para Vítimas de Acidentes de Trânsito) numa assistência social atuando como seguro.

Na prática, o Brasil está sem seguro obrigatório para acidentes de trânsito já faz alguns anos, desde que a SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) decidiu encerrar a gestão do DPVAT (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores Terrestres) pela Seguradora Líder. A Seguradora Líder, durante vários anos, operou o DPVAT de maneira eficiente, atendendo as vítimas de acidentes de trânsito em todas as regiões do país. Para isso, ela se valia de uma rede autorizada a receber os documentos do seguro espalhada pelo território nacional.

Ao retirar a gestão da Seguradora Líder e passá-la automaticamente e sem licitação para a Caixa, a SUSEP cometeu uma série de eventuais ilegalidades, mas isto não é o tema do artigo. O que nos importa é andar para frente, partindo da triste premissa de que, neste momento, dezenas de milhares de vítimas de acidentes de trânsito estão sem receber as indenizações a que teriam direito porque o modelo atual não está aparelhada para fazer a gestão do DPVAT.

A ideia do governo é perenizar a operação do DPVAT pela Caixa. E isto, além de ferir a lei, já que ela não é seguradora e, portanto, não pode operar seguros, agrava um problema sério, qual seja, a falta de capacidade para atender as demandas do seguro obrigatório com a simplicidade e rapidez que estas ações necessitam.

Seguro é uma operação específica, prevista em lei, com condições particulares não aplicáveis a outras atividades econômicas. Quem sabe fazer seguro são as seguradoras. No caso do seguro obrigatório para acidentes de trânsito, desde meados da década de 1970, o setor opera de forma eficiente, ainda que sujeito a chuvas e trovoadas ao longo do caminho. Nesse espaço de tempo, o Brasil conviveu com o RECOVAT e depois com o DPVAT, a partir de meados da década de 1970. Na longa jornada, milhões de indenizações foram pagas e, tão importante quanto isto, bilhões de reais foram repassados ao SUS, já que a lei determina a transferência de 50% do faturamento do seguro para o sistema de saúde pública.

Não adianta pensar em manter o DPVAT como ele era, mas a criação de um novo seguro pode levar em conta nos estudos preliminares a manutenção de seus princípios básicos, da mesma forma que outros modelos também merecem ser analisados.

O que não dá é seguir em frente sem seguro ou, pior ainda, com um seguro que não é seguro, operado por alguém que não é seguradora. Não tem sentido prático estatizar o seguro obrigatório de acidentes de trânsito. O seu bom funcionamento depende das seguradoras privadas.

Fonte: [SindSeg SP](#), em 08.12.2023.