

Por Antonio Penteado Mendonça

A Câmara dos Deputados aprovou a volta do Seguro Obrigatório de Veículos, o antigo DPVAT, liquidado de forma no mínimo inusitada, em 2020. Não cabe aqui ressuscitar antigos fantasmas, então não vou entrar na análise da tolice perpetrada, com resultados negativos para a população brasileira, notadamente a de baixa renda.

Desde a década de 1960, o Brasil sempre teve um seguro obrigatório para danos corporais causados por veículos. Desde meados da década de 1970, esse seguro foi o DPVAT (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores Terrestres), que tinha algumas particularidades que o faziam um seguro único, mas ao contrário do que costuma acontecer, foi uma jabuticaba que deu certo.

Entre suas características positivas, vale salientar o pagamento da indenização independentemente de culpa do condutor do veículo envolvido no acidente; o pagamento da indenização pelo capital compatível com o dano para todas as vítimas do acidente, sem limite de valor para a seguradora; e o pagamento da indenização inclusive no caso da não identificação do veículo causador dos danos. Vale ainda lembrar que o seguro era totalmente custeado pela iniciativa privada (proprietários dos veículos), não havendo qualquer aporte de recursos pelo Poder Público. Ao contrário, por força de lei, metade do faturamento do seguro era destinada ao SUS (Sistema Único de Saúde), valor este que chegou a mais de três bilhões de reais por ano.

Com a decretação do fim da cobrança do seguro em 2020, a sua gestão, em flagrante violação da lei, foi transferida para a Caixa Econômica Federal, que não é seguradora, portanto, não poderia ser encarregada do DPVAT. Aliás, justamente por não ser seguradora, a Caixa nunca conseguiu fazer o DPVAT cumprir sua missão social com a eficiência apresentada pela Seguradora Líder, a seguradora responsável pelo seguro, até sua liquidação em 2020.

A volta do seguro obrigatório para acidentes causados por veículos automotores, que entra em cena com nome novo - Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT), está regulamentada pela Lei Complementar 207/24 e deve ocorrer a partir de 2025. E ela começa com uma falha grave, qual seja, segue infringindo a legislação específica ao manter a Caixa Econômica Federal como gestora do seguro, inclusive do fundo a ser criado com o pagamento do preço pelos proprietários de veículos. Em bom português, aconteceu a estatização mais ou menos camuflada de um seguro privado. Seguro é negócio complexo, com particularidades específicas, completamente diferentes dos negócios financeiros e bancários.

Ao dar o seguro para a Caixa, a lei entrega para quem não é do ramo a obrigação de atender mais de quatrocentas mil vítimas de acidentes de trânsito por ano com direito ao recebimento da indenização, quarenta mil das quais, vítimas fatais.

O modelo já mostrou que não funciona. A Caixa, entre 2020 e 2024, não teve capacidade de efetuar com eficiência os pagamentos das indenizações. Insistir no erro não vai fazer dar certo. Ao contrário, há uma grande chance do seguro funcionar mal.

**Fonte:** [SindSeg\\_SP](#), em 02.08.2024.