

ATA DA COMISSÃO ESPECIAL – PORTARIA SUSEP Nº 7070 – 4ª REUNIÃO

24 de maio de 2018 (INÍCIO: 10:00h – TÉRMINO: 12:00h)

PARTICIPANTES:

- Ícaro Leite (Diretor da SUSEP/DISOL)
- Roberto Seabra (Coordenador/Analista da SUSEP/DISOL/CGMOP/COPRA)
- Sérgio Mendes (Analista da SUSEP/SEGER/COGET)
- André Batista (Analista da SUSEP/DISOL/CGFIP)
- Leonardo Nassif (Analista da SUSEP/DICON/CGCOM)
- Robert Bittar (Representante da Funenseg)
- João Francisco Borges da Costa (Representante da FenSeg)
- José Ismar Alves Tôrres (Representante da Seguradora Líder)
- Alexandre H Leal Neto (Representante da CNseg)
- Francisco Branco (Representante da SE/MF)
- Frederico Viana de Araújo (Representante da SPE/MF)
- Luiz Fernando Pillar (Representante da PF-Susep)

1. Sr. Ícaro Leite iniciou a reunião. Informou que os resultados das discussões do grupo foram dispostos no relatório preliminar frisando que não existe um direcionamento ou preferência de modelo, apenas as especificações das características de cada tipo de estrutura, cabendo em momento posterior a definição do CNSP do modelo a que se quer seguir. Após a abertura, o Diretor deu a palavra ao senhor Roberto Seabra.
2. Sr. Roberto Seabra introduziu e desenvolveu considerações sobre o caráter público ou privado do seguro. Informou que o entendimento de ser privado gera uma falta de competência ao TCU de verificar contas e procedimentos diretamente da Seguradora Líder. No entanto, tanto o TCU quanto o CNSP direcionam demandas à Susep atinentes a um controle de operação pública; o que causa um paradoxo e limitações legais ao controle que é demandado. O membro também informou que a definição da essência do seguro (pública ou privada) pode ter implicações em questões como a quem pertenceria superávits/déficits de provisões e sobre a autonomia e liberdade do Consórcio sobre a gestão dos gastos; sendo, portanto, temerário, se considerar a operação como privada, de forma genérica, sem a devida reflexão sobre as consequências de tal definição. Por fim, o participante informou que o relatório não apresenta um melhor modelo para o seguro, apenas o levantamento das possibilidades, com a indicação, por parte da Susep, da necessidade de haver um alinhamento entre a essência da operação e natureza jurídica da mesma, seja qual for o modelo a ser seguido.
3. Sr. Robert Bittar citou que para superar o impasse hoje existente entre público e privado haveria a necessidade de se criar uma regulamentação específica para a operação híbrida onde há a participação do estado concomitantemente à participação da iniciativa privada. Destacou que a Espanha possui modelo híbrido de seguro de acidente de trabalho, que o modelo atual do DPVAT (híbrido) pode ser fortalecido pelo CNSP para superar os desvios de competência comentados pelo Sr. Roberto Seabra. Destacou ainda que o usuário final deve ser o foco do debate.

4. Sr. José Ismar registrou que, para a Seguradora Líder, está pacificada esta questão relacionada com a natureza privada da arrecadação do Seguro DPVAT e o pagamento das indenizações, conforme julgado do Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 2.609/2016, da relatoria do Ministro Bruno Dantas. A este respeito, a CNseg já tinha se posicionado e encaminhado para a Susep o Ofício PRESI 025/2018, de 16.4.18, oportunidade em que também tratou do caráter privado dos recursos arrecadados do Seguro DPVAT.
5. Sr. Ícaro Leite refrisou que as discussões serão enfrentadas após a decisão do CNSP de qual seria o modelo a ser estruturado (reestruturado).
6. Sr. Luiz Fernando Pillar afirmou que as estruturas hoje regulatórias tornam o DPVAT um seguro de estrutura especial (híbrida), trazendo o problema do pagamento dos valores relativos a parcela do SUS e DENATRAN num seguro livre concorrencial.
7. Sr. Leonardo Nassif informou que a manutenção de contribuição percentual ao SUS e DENATRAN não seria adequada, no cenário de livre contratação, no entanto, esse problema seria tecnicamente transponível ao se regulamentar o repasse em parcela fixa (não percentual).
8. Sr. Luiz Fernando Pillar informou ainda que outras questões regulatórias poderiam ser desenvolvidas como: aumento de valor de multa para condutores inadimplentes, melhor eficiência no investimento em educação no trânsito que seria custeada pelos 5% de repasses ao DENATRAN, ou mesmo a especificação legislativa que o condutor inadimplente não teria cobertura do seguro.
9. Sr. Robert Bittar comentou do histórico da criação do seguro DPVAT, inclusive comentou sobre a criação do Consórcio 2, que englobava as categorias 3 e 4, onde anteriormente à criação do consórcio, o seguro era ofertado por duas seguradoras (ambas já liquidadas) e a operação seria deficitária por desvio de conduta, fato que levou o MP a estimular a Susep que levasse estas categorias também para o modelo de consórcio. Tal desvio de conduta distorciam os dados oficiais e demonstravam altíssima sinistralidade na carteira, o que não era real, pois nos anos subsequentes à operação em consórcio, os prêmios acabaram reduzidos por uma redução expressiva da inadimplência e pela correta contabilização de prêmios e sinistros, o que não vinha ocorrendo até então. O seguro, portanto, após a criação do Consórcio 2, com sua consequente centralização e ganhos de escala, tornou-se superavitário. Segundo o participante, isto dá evidências que a forma de comercialização atual do DPVAT possui ganhos comerciais melhores que a livre concorrência.
10. Sr. Roberto Seabra, em adição ao seu comentário anterior, alertou que a Fazenda e o TCU podem não ter se atentado para o fato de que a definição da natureza privada do seguro pressupõe que os direitos e obrigações atuais seriam também de natureza privada. Sendo assim, em um cenário, por exemplo, de descontinuidade do Consórcio, as consorciadas poderiam pleitear a reversão dos excedentes para si (e, até mesmo, consorciadas em liquidação poderiam incluir sua parcela dos sinistros na lista de credores e pleitear a reversão da sua parcela dos ativos – como já vem ocorrendo); o que, provavelmente, não era o intuito de nenhum órgão público ao indicar essa natureza privada. Seria plenamente viável ter uma operação com recursos segregados de qualquer orçamento da União (para se evitar contingenciamentos) e administrada por um ente privado (sem

- necessidade de fundos públicos), sem que esta tenha que ser caracterizada como uma operação predominantemente privada – o que causa uma série de distorções.
11. Sr. José Ismar informou que o início do superávit nas reservas técnicas do Seguro DPVAT ocorreu somente a partir do ano de 2016, tendo presente que a Seguradora Líder iniciou as suas operações no ano de 2008 e até 2015 apresentava déficit em suas reservas técnicas, com o registro de que no referido período a responsabilidade para suprir eventuais deficiências nas provisões técnicas era das seguradoras consorciadas. Também destacou que grande parte do atual superávit, com incremento da ordem de R\$ 2,7 bilhões, decorre de medidas adotadas pela administração da companhia ao longo do ano de 2017. Por esta razão defendeu que o aperfeiçoamento do modelo atual, uma vez que resultará em maior eficiência na operação do Seguro DPVAT.
 12. Sr. Frederico Araujo apontou que, atualmente, pesa negativamente contra o seguro DPVAT, o fato de ser um seguro obrigatório no qual o Estado, por meio do modelo atual, estabeleceu uma espécie de monopólio (consórcio de seguradoras privadas) para ofertar esse seguro. Também ressaltou que não existe qualquer espécie concorrência, seja na prestação do serviço ou para ter o direito de participar do consórcio. Acrescentou ainda que para alguns “Monopólios Naturais” a concorrência ocorre na disputa pelo direito da prestação de serviços, como por exemplo, em setores regulados pela Aneel, ANTT, entre outros.
 13. Sr. Leonardo Nassif comentou ainda que o modelo de concessão pressupõe entre outras questões, que não haveria possibilidade de desistência das concessionárias sobre a operação, uma vez que há penalidades rígidas contratuais e definição de tempo da concessão. Em contraposição, no seguro DPVAT, é atualmente possível que a Seguradora Líder, ao seu bem entender, desista da operação sem qualquer tipo de penalidade e tornando toda a regulação discutida sem efeito, uma vez que o seguro é obrigatório, mas a contratação dependeria de vontade do consórcio de seguradoras.
 14. Sr. José Ismar comentou, sobre a questão abordada sobre o repasse de 45% dos recursos para o SUS, que existe uma análise - abordada no livro “Regulação do Seguro DPVAT – Marco regulatório e econômico”, de coautoria do Professor Antônio José Maristrello Porto, da FGV Rio, que indica que os gastos do SUS com os acidentados no trânsito giram em torno de 7 % dos repasses dos recursos do Seguro DPVAT.
 15. Sr. João Francisco da Costa comentou a falta de interesse na operação de livre concorrência por parte do mercado segurador, do impacto financeiro para os condutores de baixa renda, na hipótese de livre concorrência. Observou que a livre concorrência sem a possibilidade de diferenciação do produto não oferece nenhum benefício, e ainda citou 3 fatores que inviabilizam a operação de livre concorrência: risco de judicialização, risco de reputação e o custo de aporte de capital.
 16. Sr. José Ismar Torres comentou que o sistema já se aperfeiçoou, uma vez que ele já passou por uma fase de livre concorrência antes da criação do modelo atual.
 17. Sr. Robert Bittar afirmou que o corretor é figura de confiança para o segurado e a sua ausência leva os segurados a intermediários que deturpam e se comissionam da indenização das vítimas. Comentou ainda que alguns desses intermediários,

mal-intencionados auxiliam vítimas não cobertas pelo seguro a obterem indenização de forma fraudulenta.

18. Sr. José Ismar Torres citou que atualmente são segurados cerca de 16 milhões de veículos. Entretanto, existem 64 milhões de bilhetes de Seguro - DPVAT, em razão de ser obrigatório e necessário para o licenciamento anual do veículo, o que demonstra que no Brasil ainda não existe a mesma cultura de seguros existente em outros países, em razão desta grande diferença entre itens do seguro obrigatório e aquele facultativo de veículos. Com esse argumento, novamente, se posicionou contrário a um modelo de livre concorrência, o que possivelmente terá uma baixa adesão, uma alta inadimplência, uma alta judicialização e insuficiência de recursos para pagamento de indenizações às vítimas, conforme problemas já apresentados no passado quando vigorou este modelo para o Seguro DPVAT.
19. Sr. Leonardo Nassif questionou aos representantes das seguradoras se já houve uma consulta para as seguradoras sobre a possibilidade destas de participarem de um processo licitatório de concessão em grupo ou separadas para atuarem como administradores do Seguro DPVAT.
20. Sr. João Francisco da Costa, em resposta, não especificou se havia interesse das seguradoras numa disputa de concessão, que nenhuma consulta do tipo foi encaminhada para as seguradoras.
21. Sr. Frederico Araujo comentou ainda que uma concessão setORIZADA por região poderia ser benéfica caso pudesse induzir a concorrência por meio da entrada de grupos menores no processo licitatório.
22. Sr. João Francisco da Costa informou que a participação integral, sem a divisão regionais, é fundamental por conta de ganhos de escala da operação, evitando ainda anti-seleção, em função da concentração de riscos mais agravados em regiões menos favorecidas.
23. Sr. Ícaro Leite declarou que o assunto da reunião avançou bastante. Anunciou o fim da reunião e agendou nova reunião dia 14/06/2018.
24. Sr. José Ismar - pediu para constar nesta Ata que o encaminhamento da proposta final da Seguradora Líder com sugestões de aperfeiçoamento do Seguro - DPVAT serão- entregues no dia seguinte à reunião. Destacou ainda que também será entregue o relatório do trabalho que contempla modelos regulatórios identificados no sistema de seguro de acidentes de trânsito no Brasil e em diversos países, contendo dados do estudo de benchmarking internacional da Consultoria Mackinsey.
25. Por fim, Sr. Roberto Seabra alertou que as propostas de aprimoramento do modelo atual apresentadas pelos demais representantes da Comissão Especial, até aquele momento, não indicaram um modelo viável de remuneração que priorize a eficiência sem gerar conflitos de interesses ou lucros indevidos, o que seria a principal finalidade do Grupo de Trabalho, em linha com a recomendação do TCU.