



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.588, DE 2012 **(Do Sr. Professor Victório Galli)**

Altera a legislação do DPVAT.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7488/2010.

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.20.

.....

l) danos pessoais causados por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não;"

.....

n) danos pessoais a terceiros causados por veículos automotores de vias terrestres."

§ 1º Não se aplica à União a obrigatoriedade estatuída na alínea "h" deste artigo.

§ 2º O seguro de que trata a alínea "n" poderá ser oferecido no mercado por qualquer seguradora, devendo o Poder Executivo fomentar a concorrência neste serviço e regulamentar:

I – O valor mínimo da indenização;

II - O valor máximo do prêmio.

§ 3º Será considerada satisfeita a obrigação definida na alínea "n" se o proprietário adquirir seguro de danos pessoais a terceiros causados por veículos automotores com cobertura igual ou superior ao definido no inciso I do § 2º deste artigo.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

Art.3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Não há qualquer motivação de se ter um seguro obrigatório para acidentes de automóvel quando se tratar do próprio motorista. Isto porque cada um está em perfeitas condições de escolher se deseja se segurar ou não. Tal como

os vários outros seguros, como saúde, vida, casa, viagem, etc.. , a escolha de ter ou não um seguro para si deveria caber tão somente ao próprio motorista que, afinal, deve avaliar se cabe pagar o prêmio solicitado em troca de eventual recebimento futuro de uma indenização por sinistro. Na forma como é hoje, o DPVAT é considerado como mais um ônus desnecessário do que uma garantia ao motorista em caso de sinistro. Pior, há vários casos de sinistro que o segurado simplesmente não reclama o valor da indenização.

Na realidade, já há um mercado de seguros de automóveis que incluem este tipo de sinistro. Ou seja, o mecanismo de mercado parece funcionar satisfatoriamente nos seguros pessoais de automóvel, sendo dispensável a intervenção estatal pela obrigatoriedade.

De outro lado, é razoável postular que os motoristas em geral atribuem um valor excessivamente baixo ao eventual ressarcimento de danos a terceiros. Do ponto de vista econômico, isto implica que eles podem não internalizar plenamente as consequências de seus atos sobre outras partes. Contando com o muitas vezes difícil encaminhamento de questões à Justiça, motoristas menos responsáveis podem esperar que simplesmente nada vão pagar ao terceiro prejudicado no acidente. Assim, pode fazer sentido sim um seguro obrigatório para danos a terceiros.

Note-se que há também no mercado, seguros que cobrem danos a terceiros. A questão é em que medida a cobertura é suficiente?

Entendemos ser importante regulamentar um valor mínimo para o valor da indenização a terceiros e um valor máximo de prêmio. No caso de o proprietário adquirir seguros com cobertura de danos a terceiros que seja pelo menos igual à cobertura do seguro obrigatório, a obrigação deveria se considerar satisfeita. Ou seja, se o mercado já der a solução considerada satisfatória pelo parâmetro do DPVAT mínimo, não há que se pensar em intervenção obrigatória. Evita-se que se obrigue o proprietário a adquirir um seguro obrigatório para danos a terceiros quando este já foi adquirido no mercado com coberturas ainda por cima superiores. Isto confere ainda maior flexibilidade ao proprietário do automóvel no cumprimento da obrigação: o Estado define apenas o mínimo que tem que estar

segurado, sendo que seguros com cobertura acima deste valor implica a devida satisfação do comando legal.

É razoável postular que o mercado passe a ofertar produtos mais vantajosos do que os hoje existentes, com ganhos ao bem-estar dos segurados.

Por fim, caberia rever o monopólio da Seguradora Líder dos Consórcios DPVAT que, na verdade, é um consórcio de várias seguradoras. Na prática, este constitui um cartel das seguradoras para o DPVAT organizado pelo próprio setor público, o que não faz nenhum sentido.

Enfim, esta proposição ressalta a ampliação do exercício da livre escolha do seguro pelo proprietário do automóvel, o que contribui para elevar a renda disponível dos proprietários de automóvel, indicando seu evidente objetivo social. Finalmente, o seguro obrigatório será mais um direito de terceiros que tenham tido danos no trânsito do que um lucro fácil do setor segurador.

Contamos com o apoio dos senhores deputados para a imediata aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 23 de outubro de 2012.

Deputado VICTORIO GALLI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

DECRETO-LEI Nº 73, DE 21 DE NOVEMBRO DE 1966

Regulamento Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 2º do Ato Complementar número 23, de 20 de outubro de 1966,

DECRETA:

.....

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES ESPECIAIS APLICÁVEIS AO SISTEMA

Art 20. Sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de:

- a) danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais;
 - b) responsabilidade civil do proprietário de aeronaves e do transportador aéreo; (Redação dada pela Lei nº 8.374, de 1991)
 - c) responsabilidade civil do construtor de imóveis em zonas urbanas por danos a pessoas ou coisas;
 - d) bens dados em garantia de empréstimos ou financiamentos de instituições financeiras pública;
 - e) garantia do cumprimento das obrigações do incorporador e construtor de imóveis;
 - f) garantia do pagamento a cargo de mutuário da construção civil, inclusive obrigação imobiliária;
 - g) edifícios divididos em unidades autônomas;
 - h) incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no País ou nêle transportados;
 - i) (Revogado pela Lei Complementar nº 126, de 2007)
 - j) crédito à exportação, quando julgado conveniente pelo CNSP, ouvido o Conselho Nacional do Comércio Exterior (CONCEX); (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 826, de 1969)
 - l) danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres e por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não; (Redação dada pela Lei nº 8.374, de 1991)
 - m) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada. (Incluída pela Lei nº 8.374, de 1991)
- Parágrafo único. Não se aplica à União a obrigatoriedade estatuída na alínea "h" deste artigo. (Incluído pela Lei nº 10.190, de 2001)

Art 21. Nos casos de seguros legalmente obrigatórios, o estipulante equipara-se ao segurado para os efeitos de contratação e manutenção do seguro.

§ 1º Para os efeitos dêste decreto-lei, estipulante é a pessoa que contrata seguro por conta de terceiros, podendo acumular a condição de beneficiário.

§ 2º Nos seguros facultativos o estipulante é mandatário dos segurados.

§ 3º O CNSP estabelecerá os direitos e obrigações do estipulante, quando fôr o caso, na regulamentação de cada ramo ou modalidade de seguro.

§ 4º O não recolhimento dos prêmios recebidos de segurados, nos prazos devidos, sujeita o estipulante à multa, imposta pela SUSEP, de importância igual ao dôbro do valor dos prêmios por êle retidos, sem prejuízo da ação penal que couber. (Incluído pela Lei nº 5.627, de 1970)

FIM DO DOCUMENTO