

# **PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2024** (Do Sr. TONINHO WANDSCHEER)

Altera a Lei Complementar nº 207, de 16 de maio de 2024, para dispor sobre 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) relativas a sinistros ocorridos no período compreendido entre 15 de novembro de 2023 e a data de início dos procedimentos de recepção, processamento e pagamento dos pedidos de indenização do Seguro cobertura do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei Complementar nº 207, de 16 de maio de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 16. ....

Parágrafo único. As indenizações do Seguro DPVAT relativas a sinistros ocorridos no período compreendido entre 15 de novembro de 2023 e a data de início dos procedimentos de recepção, processamento e pagamento dos pedidos de indenização do Seguro de que trata esta Lei Complementar serão suportadas pelo fundo mutualista do SPVAT.” (NR)

“Art. 19. ....

Parágrafo único. O CNSP disporá sobre o início dos procedimentos de recepção, de processamento e de pagamento dos pedidos de indenização de que trata o caput deste artigo pelo agente operador até o final do exercício de 2024.” (NR)



"Art. 21. ....

§1º-A. Não corre prescrição até o início dos procedimentos previstos no parágrafo único do art. 19 desta Lei Complementar.

....." (NR)

Art. 2º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O ex-presidente Jair Bolsonaro havia editado a Medida Provisória nº 904, de 11 de novembro de 2019, em que extinguiu o DPVAT e o DPEM a partir de 1º de janeiro de 2020. Os Ministros do Supremo Tribunal Federal, em sessão plenária virtual de 13 a 19 de dezembro de 2019, no julgamento da ADI nº 6.262, decidiram deferir medida cautelar para suspender os efeitos da MP nº 904, de 2019, uma vez que a regulação do DPVAT e do DPEM exigia Lei Complementar, conforme art. 192 da Constituição Federal, de modo que a Medida Provisória não poderia dispor sobre tal matéria.

Ocorre que a referida MP não foi apreciada pelas Casas do Congresso no prazo legal e, conseqüentemente, não foi convertida em lei, resultando no encerramento de sua vigência em 20 de abril de 2020 (Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 28, de 2020) e perda de sua eficácia desde a edição (art. 62, § 3º, da Constituição Federal).

Mesmo com os aprimoramentos regulatórios ao longo dos anos, o modelo de consórcio, com atividades compartilhadas entre a seguradora líder do consórcio e as demais sociedades seguradoras integrantes, 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.

Diante disso, em novembro de 2020, as seguradoras consorciadas comunicaram à SUSEP que o Consórcio DPVAT seria dissolvido a partir de 1º de janeiro de 2021, conforme decisão deliberada em Assembleia Geral Extraordinária, preservando suas responsabilidades para o pagamento das indenizações relativas apenas aos sinistros ocorridos até 31 de dezembro de 2020.

Por causa do excedente financeiro acumulado até então, a cobrança do prêmio do Seguro DPVAT foi zerada para o exercício de 2021, por decisão do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) e da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), e permanece zerada até a presente data.

De maneira emergencial e transitória, a SUSEP, em atendimento, inclusive, à determinação do TCU no sentido de evitar que a população ficasse imediata e inesperadamente desprotegida (Acórdão nº 70/2021), contratou a Caixa Econômica Federal (CEF) para realizar a gestão e operacionalização dos pedidos de indenização pelo Seguro DPVAT referentes a acidentes de trânsito ocorridos a partir de 1º de janeiro de 2021, conforme contrato nº 02/2021, de 15/01/2021.

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 na Resolução CNSP nº 403, de 8 de janeiro de 2021. Os recursos oriundos de excedente técnico financeiro do consórcio anterior atingiram o montante total de R\$ 4,2 bilhões, saldo este que, até então, não foi recomposto ou acrescido de qualquer importância, visto que a última cobrança de prêmio ocorreu no ano de 2020.



Em 14/01/2022, por meio de Termo Aditivo, 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.

Ao final de 2022, dada a ausência de seguradoras interessadas em constituir consórcio para operacionalizar o Seguro DPVAT na forma prevista pela Lei nº 6.194/1974 e considerando a condição de excepcionalidade e temporariedade da solução encaminhada à época pelo CNSP, editou-se a Medida Provisória nº 1.149/2022, convertida na Lei nº 14.544/2023, que estabeleceu que a Caixa Econômica Federal, na qualidade de Agente Operador do FDPVAT, realizasse a gestão de seus recursos e a gestão e operacionalização dos pedidos das indenizações, de modo a assegurar a sua continuidade, referente aos acidentes ocorridos entre 1º de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2023.

Os recursos do fundo foram inicialmente estipulados como suficientes para a cobertura de sinistros ocorridos até 31/12/2023, conforme previsão da Resolução CNSP nº 457, de 28 de dezembro de 2022. Contudo, a partir da elaboração de relatório atuarial para a data-base de 31 de dezembro de 2022, constatou-se a expectativa de insuficiência de recursos para a competência de junho de 2023. Em 27/02/2023, a SUSEP foi comunicada da situação, por meio do Ofício nº 79/2023/GECVS, atendendo à antecedência mínima de 90 (noventa) dias para comunicação, conforme previsto na regulamentação.

Dada a análise e desenvolvimento das curvas de consumo das provisões técnicas, a data limite para fim dos recursos se estendeu até 10/11/2023, a partir de relatório atuarial para a data-base de 30 de junho de 2023 e, por fim, até a data de 14/11/2023 com a emissão de novo relatório na data-base de 30 de setembro de 2023.

Sendo assim, a partir de 14/11/2023, o saldo remanescente tornou-se insuficiente para pagamento dos pedidos referentes aos acidentes que viessem a ocorrer a partir de 15/11/2023. A SUSEP, enquanto órgão fiscalizador da gestão exercida pela CEF nesta política pública, informou que



apesar dos esforços dispendidos para encontrar outras medidas alternativas mitigatórias do cenário de insuficiência do FDPVAT, não foi possível chegar em uma solução exequível.

Assim, diante desse cenário de esgotamento do fundo indenizatório, a CEF interrompeu o recebimento das solicitações advindas de acidentes que ocorressem a partir de 15/11/2023, com fulcro no art. 5º, §2º, da Resolução CNSP nº 457/2022.

Decorridos praticamente três anos de funcionamento do seguro obrigatório em regime emergencial e transitório, fez-se necessário estabelecer novas bases legais para assegurar de forma perene e sustentável a proteção para as vítimas de trânsito. A medida se tornou ainda mais relevante, tendo em vista que os recursos do FDPVAT não eram mais capazes de suportar um novo exercício de cobertura.

Então, o Poder Executivo encaminhou à Câmara dos Deputados, em regime de urgência, o Projeto de Lei Complementar PLP nº 233, de 2023, que reformulava o seguro obrigatório de proteção às vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, com objetivo de assegurar a continuidade da política social, por meio de novo modelo legal de seguro obrigatório, estruturado como fundo mutualista privado, sem personalidade jurídica, cuja administração seria 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.

Após a devida aprovação no Congresso, o projeto foi transformado na Lei Complementar nº 207, de 16 de maio de 2024, que dispõe sobre o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT) e revoga, entre outras, a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974 (“Lei do DPVAT”).

De acordo com a referida Lei Complementar, serão cobertas pelo SPVAT as indenizações decorrentes de acidentes ocorridos a partir de 1º de janeiro de 2024, bem como os ativos, os passivos, os direitos, os deveres e as obrigações do FDPVAT serão transferidos automaticamente para o fundo mutualista do SPVAT, observada a regulamentação do CNSP.



Ocorre que a implementação do fundo resta pendente pela ausência de regulamentação pelo CNSP, o que inviabiliza o pagamento das indenizações do seguro SPVAT e do DPVAT em acidentes ocorridos a partir de 15/11/2023. Até mesmo a recepção de novos pedidos referentes a acidentes posteriores a tal data foi suspensa pela CEF, de modo que existem mais de 1.000 reclamações ativas contra a Caixa no site “Reclame Aqui” relativas ao DPVAT.<sup>1</sup>

Consoante dados do Boletim Epidemiológico “Cenário Brasileiro das Lesões de Motociclistas no Trânsito”, do Ministério da Saúde, a taxa de internação de motociclistas, considerando a rede SUS e conveniada, teve o maior aumento em uma década entre os anos de 2020 e 2021: passou de 5,5 por 10 mil habitantes para 6,1. Segundo o documento, o número absoluto de internações por esse motivo subiu de 70.508 em 2011 para 115.709 em 2021. Isso representa um crescimento de 55% da taxa em dez anos, com uma variação de 3,9 por 10 mil habitantes em 2011 para 6,1 em 2021. O total de mortes de motociclistas, homens e mulheres, em lesões no trânsito apresentou estabilidade entre 2011 (11.485 óbitos) e 2021 (11.115 óbitos). No entanto, os óbitos de motociclistas eram 26,6% do total das mortes no trânsito em 2011 e passaram a ser 35,3% em 2021. O Brasil é 3º país que mais registra mortes no trânsito, segundo relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS), só perdendo para a Índia e China no que se refere a mortes em vias e rodovias.

Tais dados estatísticos evidenciam a probabilidade da existência de dezenas de milhares potenciais beneficiários que permanecem aguardando indefinidamente a retomada dos pagamentos da indenização.

Por outro lado, sabe-se que a ação de cobrança do seguro obrigatório DPVAT prescreve em três anos (súmula nº 405 STJ e art. 206, §3º, IX, CC). No caso da ação de indenização por invalidez permanente, o marco inicial do prazo prescricional não é a data do acidente, mas sim a data em que o segurado teve ciência inequívoca da invalidez (súmula nº 278 STJ). O pedido administrativo da indenização securitária apenas suspende o curso do prazo

<sup>1</sup> Informações disponíveis no site do “Reclame Aqui”, no endereço: <<https://www.reclameaqui.com.br/empresa/caixa-a-federal/lista-reclamacoes/?busca=dpvat&pagina=1>>. Acesso em 31 out. 2024.



prescricional, voltando a fluir da data da ciência da decisão (súmula nº 229/STJ). Já a sua interrupção, ocorrida apenas uma única vez em virtude do princípio da unicidade da interrupção prescricional, pode ser ocasionada por ação ajuizada anteriormente (art. 202, I, CC) ou por pagamento administrativo considerado a menor (tema repetitivo nº 883 STJ).

Diante disso, compreende-se que a inadmissão de requerimentos administrativos pela CEF tem o condão de minorar o prazo prescricional previsto em lei, além de criar obstáculo ao gozo da suspensão de seu curso pelo processamento administrativo.

Logo, o presente projeto de lei complementar busca alterar a LCp nº 207, de 2024, com o objetivo conferir segurança jurídica às vítimas de acidentes de trânsito, que estão impossibilitadas de fazer requerimentos administrativos para acessar as indenizações previstas no DPVAT e SPVAT, diante ausência de recursos no fundo mutualista e a falta de regulamentação pelo CNSP.

Tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em        de        de 2024.

Deputado TONINHO WANDSCHEER

2024-14737

