



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1448/07	DATA: 05/09/2007
INÍCIO: 11h20min	TÉRMINO: 14h05min	DURAÇÃO: 02h46min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h46min	PÁGINAS: 59	QUARTOS: 33

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

CÉSAR DA ROCHA NEVES – Analista Técnico da superintendência de Seguros Privados – DPVAT.
MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT – Procurador, Coordenador da Procuradoria Federal junto à SUSEP.
RICARDO XAVIER – Diretor-Geral do DPVAT, representando o Presidente da Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização – FENASEG.
ARIDNEY LOYELO BARCELLOS – Coordenador-Geral de Planejamento Operacional do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.
PAULO JOSÉ ROCHA JÚNIOR – Procurador-Chefe da Procuradoria da República no Distrito Federal.

SUMÁRIO: Discussão sobre o sistema de pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores em Via Terrestre — DPVAT.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Houve exibição de imagens.
Houve exibição de vídeo.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Declaro aberta a reunião ordinária de audiência pública, requerida pelo Deputado Pedro Fernandes, com o objetivo de discutir o sistema de pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores em Via Terrestre — DPVAT.

Convidado para compor a Mesa os Srs. César da Rocha Neves, Analista Técnico da Superintendência de Seguros Privados — SUSEP; Marcello Teixeira Bittencourt, Procurador, Coordenador da Procuradoria Federal junto à SUSEP; Ricardo Xavier, Diretor-Geral do DPVAT, neste evento representando o Presidente da Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e Capitalização — FENASEG; Aridney Loyelo Barcellos, Coordenador-Geral de Planejamento Operacional do Departamento Nacional de Trânsito — DENATRAN; Paulo José Rocha Júnior, Procurador, Chefe da Procuradoria da República do Distrito Federal.

Sejam bem-vindos.

Comunico que o tempo reservado para cada expositor é de 15 minutos, prorrogável, não podendo ser aparteado.

Consoante o disposto no § 5º do art. 256 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Deputados inscritos para interpelar o expositor poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo. É vedado ao orador interpelar qualquer dos presentes.

Passo a palavra ao Sr. César da Rocha Neves, Analista Técnico da Superintendência de Seguros Privados para, no tempo de 15 minutos, fazer sua exposição.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Bom-dia a todos.

Meu nome é César da Rocha Neves, sou Coordenador do Departamento Técnico Atuarial da SUSEP e estou representando o Dr. Armando Virgílio, Superintendente da SUSEP, autarquia federal jurisdicionada ao Ministério da Fazenda.

Infelizmente, o Dr. Armando Virgílio não pôde comparecer, pois acabou de assumir o órgão e tem agendada uma série de reuniões para cuidar da transição.

Em nome do Superintendente, agradeço à Comissão o convite para participar desta audiência pública com a finalidade de discutir o sistema de pagamento de



indenização do Seguro Obrigatório DPVAT, tema tão importante para os consumidores, haja vista que este é o único seguro que cobre os 180 milhões de brasileiros.

Antes de falarmos do assunto, é importante posicionar V.Exas. sobre o papel da SUSEP no Sistema Nacional de Seguros.

A SUSEP é executora da política traçada pelo Conselho Nacional de Seguros Privados — CNSP, fiscalizando e supervisionando o mercado de seguros, resseguros, previdência complementar aberta e capitalização. Por sua vez, o CNSP é o órgão deliberativo responsável pela elaboração da política e normatização do seguro, resseguro, previdência privada aberta e capitalização.

O DPVAT, Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua carga, pessoas transportadas ou não, tem a finalidade de amparar as vítimas de acidente de trânsito em todo o território nacional, não importando de quem seja a culpa pelo acidente. As coberturas do Seguro são: morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica suplementar.

O Seguro Obrigatório DPVAT foi criado em 1974, pela Lei nº 6.194, posteriormente alterada pela Lei nº 8.441, de 1991. Em janeiro último, foi alterada mais uma vez pela Lei nº 11.482.

Sobre o tema dessa audiência pública, a lei define que a indenização em caso de morte deve ser paga de acordo com o Código Civil, ou seja, os herdeiros legais, em caso de invalidez e despesas de assistência médica diretamente à vítima. Adicionalmente, a lei define que o pagamento da indenização deve ser feito mediante simples prova do acidente e do dano decorrente em cheque nominal ao beneficiários, ou depósito em conta ou TED, transferência bancária, para conta também somente dos beneficiários, no prazo de 30 dias, após a entrega dos documentos necessários para a comprovação do fato.

Todos os documentos necessários para pagamento da indenização são listados em lei.

A lei determina ainda que o CNSP expeça normas disciplinadoras. Desde 1974, por meio de resoluções, o CNSP é responsável pela regulação desse seguro. A Resolução nº 154, de 2006, do Conselho Nacional de Seguros Privados,



determina que a indenização deve ser paga diretamente aos beneficiários e fixa os documentos necessários que deverão ser apresentados a uma das seguradoras conveniadas para pagamento da indenização.

Atualmente existem 66 seguradoras conveniadas. E o segurado, a vítima, sendo beneficiário, pode escolher uma das 66 seguradoras e entregar os documentos necessários.

O papel da SUSEP, no que tange às indenizações, é fiscalizar se as determinações legais e infralegais estão sendo cumpridas pelas seguradoras conveniadas, o que é feito por intermédio da supervisão do mercado e da fiscalização que pode ser proveniente de denúncia específica em nosso plantão fiscal na sede, no Rio de Janeiro, em São Paulo e no Rio Grande do Sul. O plantão fiscal também atende por e-mail, pelo 0800, ou através de fiscalização modular periódica nas sociedades seguradoras. Então, o departamento de fiscalização realiza visitas periódicas às seguradoras e fiscaliza o cumprimento da legislação.

No que diz respeito ao pagamento de indenização a pessoas oportunistas, tema desta audiência pública, que se aproveitam da situação de desespero dos beneficiários para comprar por valor inferior a indenização devida às verdadeiras vítimas, tal prática vem ocorrendo por meio de procurações dos beneficiários em nome dessas pessoas oportunistas.

A questão a ser discutida e analisada é que essas procurações são instrumentos legais. A lei define claramente que a indenização deve ser paga aos beneficiários.

Pode-se reduzir tal prática por meio de informações aos consumidores, esclarecendo que a solicitação da indenização é feita de forma bem simplificada, podendo inclusive os beneficiários escolherem a seguradora.

A SUSEP por intermédio do site, do 0800, do plantão fiscal nos Estados mencionados, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul, procura esclarecer os beneficiários do Seguro Obrigatório DPVAT sobre a facilidade de se requerer a indenização, não necessitando de um procurador ou advogado, ou coisa do gênero.

Quanto ao aspecto administrativo, outro ponto que merece ser discutido é o cadastramento desses procuradores pelo convênio DPVAT, uma sugestão, e, em



caso de suspeita de ato indevido, o encaminhamento de denúncia ao Ministério Público.

No que tange a essa sugestão, tendo feito minhas considerações técnicas, passo a palavra ao Sr. Marcello Teixeira Bittencourt, Coordenador da Procuradoria da SUSEP, para as considerações jurídicas a respeito do tema.

Agradeço a todos o convite.

Estou à disposição para maiores esclarecimentos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomano) - Muito obrigado.

Passo a palavra ao Sr. Marcello Teixeira Bittencourt, Procurador, Coordenador da Procuradoria Federal junto à SUSEP.

O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - Bom-dia, Srs. Deputados Federais, Sr. Presidente, Deputado Celso Russomanno. Gostaria de saudar aqui os senhores e complementar o que o Sr. César da Rocha, que aqui está representando o Superintendente da SUSEP, disse sobre a questão das procurações. Vou entrar somente nesse detalhe para não cansar os senhores.

Na Procuradoria, nós entendemos — estava conversando com o Procurador-Chefe — que a questão da procuração é muito difícil de ser regulada. O Código Civil, recentemente, regulou bem esse capítulo, dando poderes gerais em relação à questão da outorga de poderes. É muito difícil regular essa questão numa lei menor, como a Lei do Seguro Obrigatório, a Lei nº 6.194, de 1974. Eu acho que isso é um regime geral que está tratado no Código Civil.

Nós também temos outra questão importante a ser registrada aqui — o próprio Estatuto da OAB. Muitas das procurações dos beneficiários são emitidas para advogados. O Estatuto da OAB dá poderes para o advogado, representando esses beneficiários, correrem atrás das indenizações do seguro obrigatório DPVAT. Nós temos 2 leis importantes que poderiam ser alteradas: o Código Civil, na parte do mandato, e o Estatuto da Advocacia, a Lei da OAB, que transfere poderes restritos para os advogados receberem as indenizações. A gente sabe que tem ocorrido alguns excessos. Algumas pessoas têm fraudado, têm recebido os direitos de pessoas geralmente pobres, de pessoas que não têm como se defender, que não conhecem os seus direitos adequadamente. A sugestão é alterar o Código Civil na



parte do mandato e o Estatuto da Advocacia. Essa é a nossa sugestão, do ponto de vista jurídico.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Muito obrigado. Agradeço o Sr. Marcello Teixeira Bittencourt.

Passo a palavra agora ao Sr. Ricardo Xavier, Diretor-Geral do DPVAT.

O SR. RICARDO XAVIER - Bom-dia a todos. Exmo. Sr. Deputado Celso Russomanno, Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle; Sr. Deputado, autor do requerimento; Srs. Deputados, primeiramente eu gostaria de pedir desculpas, em nome do Presidente da FENASEG, Dr. João Elísio Ferraz Campos, que está impossibilitado de comparecer a esta Comissão nesta data e por ter me designado, na qualidade de Diretor-Geral do Convênio DPVAT. Espero poder esclarecer aos senhores tudo que for necessário.

Gostaria também de, em nome do Dr. João Elísio, e em meu nome e da instituição que represento, agradecer-lhes pela oportunidade de estar conversando e trocando opiniões sobre o seguro DPVAT, esse importante instrumento de proteção social que a sociedade brasileira, talvez a única do mundo, tenha instituído legalmente.

Eu trouxe uma pequena apresentação, que eu gostaria de fazer para tentar contextualizar um pouco melhor o que a gente vai expor aos senhores.

(Segue-se exibição de *imagens*.)

O DPVAT, conforme explicou o Presidente da SUSEP aqui presente, é um seguro obrigatório, criado há 33 anos pela Lei nº 6.194, de 1974. Originalmente, ele era um seguro de responsabilidade civil. Ao longo do tempo, vem sofrendo transformações e hoje é seguro, diríamos, híbrido, porque ele tem características da responsabilidade mas também do acidente pessoal. Essa é efetivamente uma das características da sua abrangência tão importante ao seguro e à sociedade.

O objetivo do DPVAT é cobrir danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre ou por suas cargas a pessoas transportadas ou não. As coberturas são morte, que é 13 mil e 500 reais, hoje; invalidez permanente, que vai até 13 mil e 500 reais, e despesas com assistência médica e hospitalares, que vão até 2 mil e 700 reais.



Essa é uma transformação fundamental que efetivamente mudou a característica do seguro. Originalmente, pela Lei nº 6.194, além da cobertura natural daquele veículo que causou um acidente, que aí era responsabilidade civil, em que ele garantia o reparo àquele terceiro, ele cobria também, no caso de veículo não identificado, em caso de morte, dando 50% do valor da indenização.

O Governo, posteriormente, esta Casa legislativa, em 1992, entendeu que deveria ampliar essa cobertura, fazendo determinadas alterações. O DPVAT passou a cobrir toda e qualquer situação de um acidentado, no caso de veículo não identificado, seguro não pago e de seguro vencido. Em toda e qualquer situação em que houver uma vítima de acidente de trânsito, os danos causados a ela poderão ser reparados pelo seguro DPVAT, em caso de morte, invalidez ou despesas com assistência médica — 100% do valor previsto na cobertura. Ele cobre todo acidente ocorrido em todo território, ele indeniza todas as vítimas de um mesmo acidente transportadas ou não. As indenizações são individuais a todas as vítimas. Nesse seguro, de modo geral, a responsabilidade é acumulativa, vai cobrindo. Se houver uma cobertura de 13 mil e 500 reais atingindo 10 pessoas, será devido um décimo dessa cobertura a todos; no caso do DPVAT não. Nós pagamos integralmente a todas as vítimas, de 1 a 100 ou a quantos forem.

A indenização é paga independente da apuração da culpa, independente da quantidade de acidentes causados por veículo. Se ele se envolver em mais de um acidente ao longo do ano, essa cobertura é mantida durante toda a vigência do seguro, não depende da identificação do veículo, não depende da comprovação do pagamento. Ele vige de 1º de janeiro a 31 de dezembro. Essa é uma característica bem singular.

Podemos afirmar, como foi dito aqui, que ele é o único seguro que cobre toda a população brasileira. Podemos dizer que esse é um seguro universal. O estrangeiro, em território brasileiro, também tem direito a essa indenização. Ele, como foi dito pelo representante da SUSEP, é regulamentado pela CNSP e pela SUSEP, que edita normas, estabelecendo todas as suas condições de tarifas, de prêmios, de carregamento, o que tem de ser utilizado para pagar sinistros, o que pode ser utilizado para cobrir despesas e tudo mais. É completamente regulado, não é um seguro praticado pelo mercado segurador na busca de melhor resultado ou



não. Ele simplesmente tem de ser segurado para ser capaz de fazer frente a todas as suas despesas. É assim que anualmente a SUSEP e o CNSP calculam. Com base no que aconteceu no passado e com base na projeção futura, eles estabelecem novos valores de indenização e de prêmio.

Por que o convênio? Isso é uma coisa muito interessante, outra característica que ocorreu no Brasil. Até 1986 esse seguro era operado individualmente pelas seguradoras. Por falta de melhor controle, o nível de inadimplência chegava a 70, 80%. Poucas pessoas cobriam. Com isso o seguro não chegava a sua finalidade. Não havia condições de pagar a cobertura a todo e qualquer indivíduo. Então, em 1986 o Governo e a iniciativa privada se juntaram. O Conselho Nacional de Trânsito editou uma resolução criando o DUT — Documento Único de Trânsito —, aportando nesse documento o bilhete do seguro obrigatório. Os Conselhos Nacionais de Seguros Privados previam que esse seguro deveria ser operado por um *pool*. Eliminou a concorrência desse seguro. Passou a estabelecer os valores de prêmio e indenização, justamente para que não houvesse qualquer caracterização de um domínio econômico da situação. Hoje é definido integralmente pelo Governo. Toda e qualquer seguradora pode operar isso, basta para tanto se habilitar e cadastrar junto à SUSEP. Esse *pool*, na ocasião, designou a FENASEG para administrá-lo. Na ocasião eram 108 seguradoras; atualmente, temos 66 seguradoras. Por ocasião de 1986, o *pool* não abrangeu todos os veículos, apenas os veículos de passeio, motocicletas e caminhões. Os coletivos ficaram de fora por uma série de características próprias. Posteriormente, a partir de 2005, a SUSEP e o Conselho Nacional de Seguros Privados trouxeram as categorias de caminhões também para dentro do convênio.

A finalidade da criação do convênio foi dar garantia maior ao cumprimento da finalidade social, criar responsabilidade solidária das seguradoras perante os consumidores, reduzir os custos administrativos ao integrar tudo, assegurar o controle e a fiscalização pelos órgãos executivos de trânsito e a redução do nível de inadimplência. Isso a gente verifica aqui. Nós tínhamos cerca de 1 milhão e 900 veículos segurados em 1986, no ano seguinte passamos para 11 milhões de veículos e este ano temos a previsão de ter 35 milhões de veículos, contratando esse seguro para dar cobertura a 180 milhões de brasileiros em território nacional.



Uma das características do seguro, que foi involvendo ao longo dos anos, é que expressiva parte, 50%, dos recursos são destinados ao Governo para duas finalidades precípuas: 45% disso é arrecadado para o Fundo Nacional de Saúde, para atendimento médico-hospitalar às vítimas de acidentes de trânsito nos hospitais públicos. E os 5% dos outros recursos são destinados ao Departamento Nacional de Trânsito, para aplicação em programas destinados à prevenção e redução de acidentes. Portanto, 50% é fonte de custeio, tanto da parte de prevenção à saúde pública quanto à prevenção de acidentes. Os repasses desses recursos são feitos diretamente pelo agente arrecadador; a instituição financeira é que recolhe.

Temos aqui um quadro bastante complexo sobre a evolução de prêmios e garantias de 1995 a 2007, mostrando que às vezes ocorreram aumentos de valores de garantias sem a contrapartida de prêmio. Verificou-se um desequilíbrio no seguro; a SUSEP e o CNSP buscaram corrigir.

Precisamos entender as categorias distintas de veículos. A aplicação de fatores de correção no prêmio para as categorias está diretamente relacionada à freqüência de acidentes e à gravidade dos acidentes que essas categorias de veículos provocam. Então, existe uma independência entre as categorias na fixação dos preços.

Por exemplo, os senhores muito bem sabem que existe uma série de iniciativas nesta Casa legislativa com relação às motocicletas. Hoje, a atividade de mototáxi, uma realidade brasileira e em diversos outros países, tem registrado uma série de ocorrências de acidentes de trânsito, o que vem implicar naturalmente no agravamento do risco dessa modalidade que veremos adiante.

Outra questão muito importante é a redução da alíquota do IOF. Originalmente, era 2% até 1997, posteriormente foi a 7%. O Governo, sensível à necessidade de reduzir a carga tributária sobre esse seguro, hoje o reduziu a praticamente 0,2%.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - É possível nos informar quais são as categorias?

O SR. RICARDO XAVIER - Categorias 1 e 2 são veículos de passeio. A distinção é de acordo com a finalidade: a 1 é para aluguel e 2 é táxi; categorias 3 e 4 são coletivos, ônibus; categoria 9 são motocicletas; e categoria 10 são caminhões.



Já foi citado aqui a legislação. Recentemente, foi promulgada a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, em que foram fixados os valores das indenizações em reais. Ao longo desses últimos anos, houve uma polêmica muito grande sobre a discussão do valor da indenização. Originalmente, a lei que criou o DPVAT o vinculou ao salário mínimo. Em 1975, uma lei posterior, que não me recordo, não permitiu a vinculação de determinados valores ao salário mínimo. A Constituição de 1988, em seu art. 7º, ratificou esse entendimento. Entretanto, mesmo assim, há 40 mil ações judiciais discutindo esse valor de indenização com relação aos 40 salários mínimos. Os juízes vêm dando ganho de causa nessa situação, apesar de a Constituição prever expressamente a não vinculação e o CNSP definir os valores desde 1975. Então, foi editada essa lei, estabelecendo os valores expressamente em reais. Definiu-se também que o pagamento de indenização é feito com base na data do acidente, com correção monetária e juros em caso de atraso.

Foi criada também a possibilidade de pagamento em conta poupança, o que também é um grande avanço que estamos explorando neste ano. Instituímos, a partir de setembro deste ano, o pagamento através disso. Mudou-se a lei original do DPVAT, que definia como a ordem de herdeiros a mesma do sistema previdenciário. Com a mudança da lei, passou-se a adotar a do Código Civil, o que criou algumas diferenças quando há companheira e ex-esposa.

Aqui temos um pequeno exemplo da evolução de sinistros pagos entre 1998 e 2007. Vocês vêem que há uma diferença grande entre o prêmio bruto e o prêmio retido por conta justamente de 50%, que é repassado do Fundo Nacional de Saúde ao DENATRAN. Na verdade, esta coluna mostra o prêmio utilizado para pagamento de benefícios e a outra são as indenizações. Vejam que há anos em que há um desequilíbrio maior. Quando há esse desequilíbrio, constituem-se provisões técnicas para fazer frente a pagamentos futuros. Quando as indenizações sobem muito, utiliza-se esse expediente das provisões técnicas para fazer frente ao pagamento das indenizações. Quando há falta desses recursos, as seguradoras têm de desembolsar recursos próprios.

Aqui, exemplificando de forma um pouco mais aberta, vemos o que ocorreu em 2006. Nesse ano, pagamos 193.118 indenizações: 63.776 indenizações por morte, 45.635 indenizações por invalidez e 83.707 indenizações de despesas com



assistência médica e hospitalar. Os valores estão aí. Foram pagos um bilhão de reais em indenizações. Podemos acrescentar a isso os custos que chamamos de regulação, justamente a identificação de perícias, o que agrupa certa de 300 milhões de reais a mais.

Para vocês terem idéia, aqui fizemos um gráfico que mostra a evolução dos sinistros pagos por cobertura, por exemplo, de 2000 a 2007. Vejam que há um crescimento permanente. O que mais nos preocupa hoje é o crescimento exponencial da cobertura por invalidez. Tenho certeza de que abordaremos, ao longo desta exposição, o problema da fraude no que diz respeito à invalidez permanente, com o que nos deparamos com bastante freqüência.

Aqui há também a evolução dos sinistros pagos por categoria. As categorias 1 e 2 são de veículos de passeio, com um comportamento mais ou menos homogêneo. Nas categorias de motocicletas também há um crescimento exponencial. Há uma preocupação social muito grande com isso. Acho que a Casa tem de se preocupar e buscar algum mecanismo para reduzirmos essa freqüência violenta de acidentes com motocicletas. Nas demais categorias, 3 e 4, é bastante estável. Nas categorias 9 e 10 também há bastante estabilidade com relação a comportamento de volume de sinistros.

No primeiro semestre de 2007, pagamos 116.500 indenizações. Estamos na expectativa de chegar, no final do ano, com 230 a 240 mil indenizações, um crescimento de 25% em relação ao ano passado. Temos pago 19 mil indenizações por mês, o que dá 2 sinistros a cada minuto pagos pelo DPVAT. Para realizar esses pagamentos, para que não paguemos errado e não oneremos o consumidor, que no final, quando se paga indevidamente, é quem vai pagar essa conta, infelizmente, temos de realizar perícias médicas no caso de invalidez. Apesar de a legislação exigir da vítima de acidente de trânsito, em caso de invalidez, um laudo do IML, este não emite um laudo qualificando a invalidez. Então, temos de fazer perícias médicas. Não há como fugir disso. Por exemplo, 85% dos pagamentos por invalidez precisam de perícia médica para comprovar o nível de invalidez envolvido. Fazemos uma média de 5 mil perícias médicas por mês.

Também temos de analisar contas médicas, a correlação de causa, nexo e efeito entre a medicação utilizada e o dano causado com base no boletim. Então,



analisamos 78% das indenizações. Despesas com assistência médica devem ser analisadas de alguma forma. Isso faz parte de um processo de regulação natural. O seguro é assim, requer isso. A média é de 9.500 contas médicas analisadas por mês. O nosso site tem cerca de 142 mil acessos por mês. A nossa central de atendimentos faz uma média de 2.500 ligações por dia, dando atendimento aos beneficiários, sendo que neste ano já foram feitas 321.960 ligações.

Como chegar à indenização? Temos uma rede de 66 seguradoras conveniadas com suas portas disponíveis para que o qualquer cidadão faça o pedido de indenização. Qual o procedimento? Ele deve procurar uma seguradora conveniada, apresentar a documentação exigida na lei. Depois ele receberá uma carta de aviso de pagamento, a ser recebido no banco escolhido no prazo máximo de 30 dias.

Deve haver a comprovação do acidente, ou seja, a apresentação do Boletim de Ocorrência do acidente de trânsito; se for caso de morte, o Atestado de Óbito; se for caso de invalidez, o laudo do IML, o que muitas vezes não há; a comprovação das despesas médicas com o laudo do médico dizendo qual foi o dano; e a identificação da vítima e do beneficiário no caso de morte. Então, essa é a documentação básica exigida para se proceder ao pagamento.

Temos o prazo de 30 dias para pagar. Neste ano, 83,7% das indenizações foram pagas nos 30 dias. Apenas 16,3% foram pagas em prazo superior a esse. De modo geral, são casos em que há problemas de identificação de documentos, avaliação de perícia médica. Dependendo da região, há uma dificuldade maior de agendamento.

Então, acredito que estamos trabalhando para melhorar. O ideal é que tenhamos 100% das indenizações pagas em 30 dias, mas em razão do volume e de problema na documentação ainda não conseguimos alcançar esse prazo. Vamos procurar trabalhar nesse sentido.

As formas de pagamento da indenização é o último ponto que eu vou abordar aqui. Entre 1986 e 1997, apesar de o convênio existir, as seguradoras pagavam individualmente as indenizações. Aquela que recebia o pedido processava o pagamento e buscava o ressarcimento junto ao convênio.



A partir de 1997, o convênio passou a concentrar, para controlar melhor, e passou a fazer o pagamento através de cheque nominal. Houve problemas seriíssimos de fraudes nessa ocasião. E o convênio procurou evoluir através do crédito em conta corrente, a partir de 2002, e criou a possibilidade de pagamento via ordem de pagamento em qualquer agência do Banco do Brasil.

A partir de setembro deste ano, com a edição dessa medida provisória, e após tratativas com os bancos, mudando os procedimento operacionais em razão dos problemas que vinham ocorrendo, temos discutido diuturnamente com as instituições financeiras. Então, hoje já promovemos a ordem de pagamento através de crédito em conta de qualquer banco. No caso, vai ser limitado à UF de onde o beneficiário indicou. Hoje ele pode receber em qualquer Unidade da Federação, mas temos tido problema de fraude aí também. Então, o Banco do Brasil desenvolveu agora um mecanismo que evita o pagamento em outra UF, porque havia, infelizmente, situações dessa natureza. E sempre que detectávamos pagávamos novamente, o que é muito ruim.

E criamos a figura da conta poupança. Então, temos hoje pagamento em conta poupança na Caixa Econômica Federal, se o indivíduo já a tem. Caso não tenha, ele pode constituir uma conta poupança hoje no Banco do Brasil e no Banco Itaú. Todo o custo de constituição e manutenção dessa conta é arcado pelo convênio DPVAT. O dinheiro lá será depositado.

Acreditamos que essa é a forma mais segura de chegar ao beneficiário que não dispõe de conta corrente, porque a conta poupança não tem custo de manutenção e nós arcaremos com esse custo.

Estamos já em tratativas com a Caixa e com outras instituições financeiras para ampliar ao máximo o leque e poder atender a todo e qualquer cidadão brasileiro, em qualquer município.

A nossa Central de Atendimento é o 0800-221204; temos um site também; e temos instituído, desde 2005, de acordo com a regulamentação da SUSEP, a ouvidoria do DPVAT. Tivemos redução muito acentuada de reclamações e problemas. A SUSEP pode afirmar isso aqui.

Estamos à disposição dos senhores.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Muito obrigado, Sr. Ricardo Xavier.

Concedo a palavra ao Sr. Aridney Barcellos, Coordenador-Geral de Planejamento Operacional do Departamento Nacional de Trânsito — DENATRAN.

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - Sr. Presidente, Deputado Celso Russomanno, parabenizo os colegas da Mesa pelas brilhantes apresentações. Estou aqui representando o Diretor Dr. Alfredo Peres da Silva, do Departamento Nacional de Trânsito, que se encontra impossibilitado de comparecer em razão de outra audiência à qual teve de comparecer.

É um honra para o Departamento Nacional de Trânsito participar desta audiência pública cujo tema é o DPVAT.

Quanto ao objetivo principal das fraudes, elas realmente não dizem respeito diretamente ao DENATRAN, mas, mesmo assim, trouxemos uma apresentação. Se o Presidente me permitir, eu meu posicionarei na mesa para conduzir a apresentação.

Como já foi muito bem dito aqui pela SUSEP e pelo Dr. Ricardo, da FENASEG, o DPVAT é um convênio supervisionado pela SUSEP e administrado pela FENASEG.

(Segue-se exibição de imagens.)

Os fundamentos legais também já foram mencionados. Trata-se da Lei nº 6.194, de 1974, alterada pela Lei nº 8.441, de 1991. O que diz respeito diretamente ao DENATRAN é o art. 78 da Lei nº 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e destinou aos Ministérios da Saúde, da Educação, do Desporto, do Trabalho, da Justiça e hoje também ao Ministério das Cidades — hoje o DENATRAN é ligado ao Ministério das Cidades e não mais ao Ministério da Justiça —, por intermédio do CONTRAN, 5% dos valores totais arrecadados com o DPVAT. O DENATRAN é destinatário de 5% dos valores e precisa aplicar, conforme está dito no Código, nos programas destinados à prevenção de acidentes.

O Decreto nº 2.867, de 1998, regulamenta a aplicação e a repartição do DPVAT e a Portaria Interministerial nº 4.044, de 29 de dezembro de 1998, do Ministério da Fazenda e da Justiça, discrimina com mais detalhes a destinação e a repartição do seguro obrigatório.



Segundo dados da FENASEG, no ano de 2006, a arrecadação do convênio DPVAT, considerando todas as categorias, foi próxima de 3 bilhões de reais, arrecadação total, que corresponde a 33 milhões e 500 mil veículos segurados, ou seja, competência 2006.

Desses recursos, 45% foram para o Fundo Nacional de Saúde, para custeio de atendimento médico-hospitalar às vítimas de acidente de trânsito, 5% para o DENATRAN, do Ministério das Cidades para campanhas de prevenção de acidentes e educação de trânsito, e 50% para a FENASEG, para custeios das indenizações em caso de morte, invalidez permanente e aquelas que o Dr. Ricardo Xavier já muito bem expôs aqui.

As características da arrecadação: o DPVAT é arrecadação de âmbito nacional para aplicação na prevenção de acidentes e está no orçamento do DENATRAN para financiar ações, projetos e atividades do programa de Governo Segurança e Educação de Trânsito, Direito e Responsabilidade de todos, cujo objetivo é reduzir a mortalidade, a gravidade e o número de acidentes de trânsito no País.

Os recursos do DPVAT, então, são aplicados no âmbito do DENATRAN exclusivamente em programas e projetos a serem desenvolvidos em parceria, ou isoladamente, com os Ministérios da Educação, Saúde, Justiça e Transportes. Conforme a Resolução nº 143, do CONTRAN, de 2003, para que o DENATRAN possa dar andamento aos projetos eles têm de ser apresentados ao CONTRAN e por ele serem aprovados.

Então, para que o DENATRAN possa executar um projeto de campanha de trânsito ou de prevenção de acidentes, ele tem de ser apresentado ao CONTRAN primeiro e aprovado por ele. A partir da aprovação e da implementação, caberá ao DENATRAN o acompanhamento, a compatibilização e a consolidação dos projetos voltados à prevenção de acidentes.

Este é um quadro resumo de como é feito e como deveria ser feito. Hoje, pela escassez de recursos, e vamos mostrar isso a seguir, isso pouco tem acontecido.

Portanto, Saúde, Educação, Trabalho, Transportes, Justiça e Cidades encaminham projetos ao CONTRAN, que são por ele examinados. Se aprovados, o DENATRAN passa a ser o órgão executivo desses programas.



E os critérios de avaliação dos projetos estão estabelecidos na Resolução nº 143, do CONTRAN. Fala sobre impacto, mortalidade, análise de custo-benefício, educação para o trânsito, produção de informações, intersetorialidade, segurança no trânsito, eventuais superposições com outros programas e impacto financeiro.

O controle desses recursos é todo feito pela FENASEG, ou seja, a arrecadação, a emissão dos bilhetes. Recebemos freqüentemente os relatórios produzidos pela FENASEG, pela Diretoria-Geral do convênio DPVAT, e acompanhamos também no SIAFI a arrecadação dos recursos.

Fazemos também uma estimativa para o ano todo. O DENATRAN faz uma estimativa de receita para a projeção da lei orçamentária anual. Isso é feito com base na frota de veículos e no crescimento da indústria automobilística, com base nos valores estabelecidos pelo Conselho Nacional de Seguro Privado. A última resolução foi no final de 2006, a qual aprovou os valores.

Portanto, com base nesses valores, com base na frota, o DENATRAN faz a projeção.

Para 2008, nossa projeção da parte que cabe ao DENATRAN, dos 5%, calculamos uma arrecadação em torno de 200 milhões de reais.

Aqui apresento um quadro sobre a evolução orçamentária e financeira do DPVAT apenas do ano 2001 até 2007.

Podemos verificar que a arrecadação prevista em 2001 era de 66 milhões de reais. O orçamento destinado ao DENATRAN foi de 74 milhões de reais, mas a execução esse ano apenas contemplou 38 milhões de reais.

Em 2002, evoluiu a arrecadação para 74 milhões de reais, mas o orçamento já foi menor. Foi de 62 milhões de reais e a execução também foi menor.

E assim vai. A partir do ano de 2003, o orçamento disponível para o DENATRAN com relação ao DPVAT caiu vertiginosamente, enquanto a arrecadação subiu. Estamos, em 2007, com uma previsão de arrecadação de 196 milhões de reais e um orçamento disponível de 300 mil reais.

Em 2006, dos 3 milhões e 324 mil reais, conseguimos aplicar praticamente tudo. Sobrou um saldo em torno de 800 reais. E em 2006 fizemos uma campanha. Até trouxe um *folder*. Nós fizemos um ajuste com o Ministério da Saúde para divulgar uma campanha na televisão sobre o DPVAT.



No *site* também do DENATRAN podemos observar a campanha da televisão.

Até deixei aqui. Só que o DVD não tem som. Podemos ver apenas a imagem.

Depois passaremos o DVD da campanha.

A possibilidade é essa. Fazer a campanha com *folders* e em *busdoor* nas principais Capitais brasileiras.

Aplicação dos recursos em 2006. Como eu disse, da arrecadação de 166 milhões de reais aplicamos pouco mais de 3 milhões de reais, e o principal recurso foi para a campanha. Foi destinado 1,5 milhão de reais para a campanha que vamos mostrar para os senhores daqui a pouco.

Este é o *site* do DENATRAN; a campanha pode ser acessada bem aqui. Os senhores podem acessar a página da campanha e verificar como está.

Neste ano de 2007, a previsão de gastos está em 300 mil reais, com essas ações da gestão do programa.

Com publicidade este ano, só temos 100 mil reais para fazer. Para fomento a projetos destinados à redução de acidentes de trânsito: 50 mil reais; e para melhoria da fiscalização de trânsito: apenas 50 mil reais.

Ou seja, é mais uma janela orçamentária para que a ação não desapareça.

No entanto, para 2008 já há uma sensível melhora.

O *site* do seguro já foi divulgado também pelo Dr. Ricardo Xavier, e nos colocamos à disposição dos senhores na Coordenação-Geral de Planejamento Operacional do DENATRAN.

Na tela, o número de meu telefone e o *e-mail* da nossa Coordenação.

Gostaria de encerrar, mostrando mais imagens da nossa campanha. Não tem som; vamos ver só as imagens que foram divulgadas na campanha pela TV.

(Apresentação de vídeo.)

Senhoras e senhores, antes de concluir, quero mostrar também uma planilha de arrecadação que exibe os valores arrecadados de 1999 até agora e o saldo disponível hoje no DENATRAN para aplicação. Hoje, o saldo disponível está em torno de 714 milhões de reais — só nas contas do DENATRAN. Só que não podemos aplicar essa soma porque isso vem de exercícios anteriores; e a cada ano que passa mais dificuldades temos de utilizar fontes que já serviram para o superávit primário.



Portanto, o saldo acumulado é esse e a previsão de arrecadação para 2008 é de 200 milhões de reais.

No nosso orçamento, a partir de uma negociação que foi feita aqui no Congresso Nacional, também recebemos uma dotação maior. Estamos com 40 milhões de reais para o DPVAT este ano e fizemos um orçamento de 35 milhões de reais para campanhas publicitárias e de 5 milhões de reais para projetos de redução de acidentes de trânsito.

Isso para 2008. Em 2007 já não há mais possibilidade.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO - Que tipos de projetos são esses?

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - São projetos diversos. Campanhas para fazer nas estradas, por exemplo, juntamente com a Polícia Rodoviária Federal e o Ministério dos Transportes. Essas campanhas podem ser feitas, como já ocorreu em outras oportunidades. Por exemplo, o Projeto Fronteiras. Os motoristas que transitam pelas áreas de fronteira ou os estrangeiros que entram no País recebem um folhetim em 3 línguas (português, inglês e espanhol), explicando as regras de trânsito no Brasil, como é que se tem de comportar para evitar acidentes, respeito aos limites de velocidade etc. São campanhas nesse sentido. E também junto à comunidade em geral, como campanhas publicitárias e outras.

O SR. DEPUTADO CELSO RUSSOMANNO - Cursos de direção defensiva, esse tipo de coisa, não existem?

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - Isso pode acontecer. O orçamento prevê que sejam feitos. Já estamos utilizando os recursos oriundos das multas do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito — FUNSET para aplicar nesses cursos. O recurso do DPVAT poderia ser utilizado também, mas aí se trata de divisão de fonte de orçamento.

Era isso o que queríamos apresentar. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Agradeço ao Sr. Aridney Barcellos a exposição.

Passo a palavra ao Sr. Paulo José Rocha Júnior, Procurador-Chefe da Procuradoria da República do Distrito Federal.



O SR. PAULO JOSÉ ROCHA JÚNIOR - Exmo. Sr. Deputado Celso Russomanno, Exmos. Srs. Deputados presentes, demais autoridades, a quem cumprimento, agradeço a V.Exas. a oportunidade de participação do Ministério Público nesta reunião para tratar desse tema.

Gostaria de tecer algumas breves considerações, inclusive sobre o tratamento que vem sendo dado à matéria do DPVAT no âmbito do Ministério Público.

Primeiramente, gostaria de reiterar o aspecto da função social do seguro obrigatório, que, como já foi ressaltado pelos expositores anteriores, tem ampla abrangência entre os cidadãos brasileiros e entre outros seguros obrigatórios, tais como, por exemplo, de transporte aéreo de carga e passageiros. Em relação ao transporte rodoviário, dado o seu grau de penetração nos modais brasileiros de transporte, ele acaba tendo grande abrangência.

A partir desse aspecto coletivo é que se insere a participação do Ministério Público em relação aos atos administrativos e relações jurídicas decorrentes do seguro obrigatório. Principalmente, temos 2 frentes de atuação sob a perspectiva do direito do consumidor, ou seja, a facilidade do pagamento e, como já foi ressaltado, as questões relativas ao valor do pagamento das indenizações, que anteriormente estavam vinculadas ao salário mínimo. Depois, houve toda uma questão judicial a fim de se determinar se isso deveria ser fixado por meio de um ato administrativo ou se permaneceria o critério legal.

Outra frente de atuação é justamente no combate às fraudes, aos estelionatos que costumam ocorrer justamente no momento de maior fragilização dos beneficiários, e das formas mais criativas possíveis. Infelizmente, a criatividade humana para o cometimento de delitos é impressionante!

Houve avanço em termos de pagamento pessoal ao beneficiário, mas ainda não é suficiente porque, infelizmente, são feitos superfaturamentos nas despesas de funeral, são feitas emissões de notas frias e de despesas inexistentes na execução do mandato. Tudo isso acaba gerando uma demanda, principalmente para os Ministérios Públicos dos Estados, no que toca a investigações de estelionatos.

Temos também uma frente de atuação na regulação que a SUSEP faz do convênio DPVAT/ FENASEG, ou seja, acerca de suas obrigações legais. Esse aspecto é o mais abordado pelo Ministério Público Federal, já que a SUSEP é um



órgão federal, sendo que os demais, principalmente os relacionados a consumidor e fraudes, ficam por conta do Ministério Público dos Estados. No caso, cumpre ao Ministério Público Federal exigir da SUSEP excelência no seu trabalho de órgão fiscalizador do mercado de seguros, bem como que faça incentivo às boas práticas, a fim de coibir fraudes na área de pagamento de DPVAT.

Temos ainda algumas outras frentes de atuação, como, por exemplo, na divisão de recursos. Mas não se trata do tema de percentuais a serem destinados a entidades privadas, relativamente ao valor do seguro obrigatório.

Retomando a questão do consumidor e do nosso tema principal, que é o pagamento, digo que não adianta serem instituídos os direitos se eles não são efetivamente executados pelos seus destinatários. Ou seja, o correto pagamento do DPVAT corresponde à efetividade desse direito, que é tão difuso e que alcança tantos brasileiros. Nesse sentido, é preciso, além de promover iniciativas para bem informar o cidadão sobre seus direitos, que existem regras claras para esse pagamento, evitar, inclusive, demandas judiciais acerca de valores, procedimentos ou documentos exigidos pelas seguradoras, às vezes com um excesso de cautela não prevista em lei.

Compartilho a preocupação dos demais expositores acerca da plena extensão do contrato de mandato no aspecto do seguro obrigatório, justamente porque ele dá ensejo a esse tipo de fraude no momento em que, muitas vezes, a capacidade de discernimento do beneficiário não está plenamente implementada naquela hora de dor. É um caso clássico em que seria interessante a intervenção do Estado para que a iniciativa individual das pessoas de conferirem o mandato a um terceiro seja cercada de algumas garantias, evitando-se justamente que um desconhecido se proponha a prestar todas as exigências burocráticas, que, a rigor, não são muitas. A lei exige muito pouca documentação para a liberação do DPVAT.

Também é preciso esclarecer que, além do direito ao DPVAT, o cidadão tem direito a recorrer ao Poder Judiciário quando se sentir lesado, ou quando entender que, nos órgãos responsáveis pela administração do sistema, ele esteja sendo prejudicado.



Há um caso de atuação do Ministério Público — é uma luta que estamos travando para que seja reconhecida, inclusive nos tribunais — sobre a legitimidade do Ministério Público para atuar na área do DPVAT.

Eram essas as breves considerações que teria a apresentar a V.Exas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Agradecemos ao Procurador Paulo José Rocha Júnior as palavras.

Passemos aos debates.

Solicito aos Srs. Deputados que se identifiquem ao falar ao microfone, para efeito de registro.

Com a palavra o Deputado Pedro Fernandes, autor do requerimento, pelo prazo de 10 minutos.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, quero agradecer aos convidados a presença.

Eu me senti muito satisfeito com as explicações dadas aqui pelos senhores convidados.

Primeiro, quero explicar a todos a motivação dada ao requerimento de realização desta audiência pública.

No Estado do Maranhão, tenho recebido uma série de reclamações, partindo, inclusive, do Instituto Médico Legal. Há forte demanda no meu Estado. Conversei com alguns delegados de polícia sobre ocorrências e também conversei com juízes que prolataram sentenças sobre pagamento do seguro obrigatório.

Disseram-me que se criou um hábito de procurarem o IML para buscar indenizações. No meu Estado, permitam-me dizer, nunca vi propaganda do DENATRAN sobre o DPVAT. Mas vejo muitos escritórios de advocacia falarem sobre o DPVAT. Antes era de 20 anos; agora o prazo se reduziu com a lei mais recente.

Nunca vi nenhuma propaganda, repito. Gostei do *folder* aqui mostrado, mas não vi essa propaganda sendo veiculada em rádio ou televisão.

Não sei se no Centro-Oeste foi divulgada. Mas lá, se passou, eu não vi. Eu vejo muitos escritórios de advocacia fazendo essas propagandas. As reclamações que eu recebo são de ocorrência de fraudes para se receber o dinheiro. Também há



casos de outras vítimas de acidentes terem sido lesadas por alguns escritórios, naturalmente maus escritórios. Inclusive, alguns culpam até seguradoras. Então, quando eu me motivei para obter essa informação, foi porque eu queria saber se realmente a SUSEP faz auditorias nessas seguradoras. Eu acho que o DENATRAN, que tem 5% lá, precisa fazer uma auditoria para ver se esses 5% estão vindo diretamente para ele.

O DENATRAN pega 5% do que vem de lá. Eu não sei se o que vem de lá, ou se está tudo correto. Por outro lado, as seguradoras, que já pagam 50% (obrigatório), têm de segurar um pouco o pagamento para o beneficiário, para obter mais lucro. Se ela facilita a vida, talvez isso não cubra todas as despesas. Mas eu ouvi também da parte dos juízes que há dificuldade enorme para pagamento de DPVAT. Isso é o que ouvimos dos juízes. Eu até entendo, porque o lucro está por aí; quer dizer, quanto menos eu tiver de pagar, maior o meu lucro.

Então, o que eu quero é verificar o seguinte. Eu não sabia dessa figura: procurador federal junto à SUSEP. Eu estou conhecendo agora. Então, nós já temos aí uma garantia de que o Ministério Público...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Advocacia-Geral. Eu acho que precisamos colocar o Ministério Público lá. Vejam bem, eu considero o Ministério Público — e, às vezes, ele não responde a esse entusiasmo — como sendo talvez a instituição de maior preferência deste País hoje, porque aí se trata do advogado da sociedade. Eu só fico lamentando que os procuradores do Ministério Público gostem de multar funcionário que entra em greve. Talvez estejam ganhando bem para descer o pau em cima da turma de professores, de soldados, essa coisa. E é tanto por cento de multa por dia. Só quanto a isso é que tenho uma reprovação contra o Ministério Público. Talvez, se eles estivessem ganhando igual ao que o professor ganha, não proporiam ao juiz a aplicação de uma multa tão violenta.

É preciso mais transparência. Eu fiquei satisfeito pelo que vi, mas não conhecia. Eu faço parte dos mais de 180 milhões de brasileiros. Eu não conheço arrecadação, quanto é que vai, para onde vai, se está certo, se é mesmo um direito que as pessoas têm. Eu sugiro que o Ministério Público talvez force a União a descontingenciar recursos para fazermos uma propaganda nacional que mostre os



direitos que as pessoas têm quanto a este assunto, porque se trata de um seguro social. Dificilmente o rico vai buscar isso aqui. Quem realmente recorre a esse seguro é o pobre, que tem de correr atrás disso — e é o que tem mais dificuldades por não conhecer os seus direitos, ainda mais quando lhe são dificultados. Aí, porque tudo é dificultado, montam-se verdadeiros escritórios não só para facilitar a vida daqueles que têm direito ao seguro, mas também para praticar fraudes.

Então, Sr. Presidente, eu acho que nós poderíamos, nesta audiência pública, depois de ouvirmos todos os Deputados, apresentar algumas sugestões ou para melhoria da legislação ou para descontingenciar. Vou pegar 200 milhões do DENATRAN, e não tem nem 300 mil lá. Quer dizer, é um absurdo! Eu não conheço esse tipo de propaganda.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Mas aí são 50 mil reais de 180 milhões, que é o universo. É muito pouco. Se os senhores puderem mandar para mim, eu distribuo 50 mil para os senhores de graça; eu mesmo vou distribuir. Mas o que ocorre é que o DPVAT e a FENASEG não têm esse interesse comercial de divulgar o direito das pessoas. “*Quanto menos nos procurar, melhor*” — é o que dizem, ou não? A lógica do mercado é essa. Eu não estou dizendo que a FENASEG está errada. Agora, a SUSEP precisa exigir isso — não estou certo?

Eu acho que nós precisamos divulgar, cada dia mais, os direitos do cidadão. E vejo até que nós precisamos discutir esses valores, porque os 45% que vão para a saúde talvez seja muito pouco. O carro hoje é uma arma fantástica! São quantas mortes indenizadas que eu vi aí? São 193 mil beneficiários do seguro. Isso é uma arma contra o cidadão! Eu acho até pouco esses seguros. Agora, também não se pode aumentar o valor só para engordar o lucro das seguradoras. Tem de se engordar, isso sim, é a prevenção de fraudes, é o direito que têm essas pessoas. Esta é a minha motivação. Esta que é a maior preocupação: dar mais transparéncia a esse seguro, que é uma idéia genial, mas que talvez esteja precisando de uma auditagem, porque onde tem dinheiro tem interesses de todo tipo.

Vejam que há muita gente pensando em fraudar. Eu vejo um bocado de escritórios no rádio: “*Procure escritório tal, na rua tal, venha buscar o seu direito*”.



Disse-me um médico do Instituto Médico Legal que lá chegam pessoas que não têm nada a ver com acidente de trânsito; registram um BO e ele, o médico, tem de dar um laudo dizendo que aquilo foi de trânsito. Eu disse para ele: “*Se eu tiver caneta, eu dou, porque aquele é um pobre lascado; é uma receita para o cara, não é?*” Mas o médico não pode dar isso; só o profissional da área. Então, tem todo tipo de fraude. Mas por que essas fraudes foram montadas? Não será talvez pelas próprias dificuldades que criaram para pagamento dos seguros normais, dos direitos normais?

São essas as perguntas.

O DENATRAN precisa nos ajudar nisso, auditar quantos carros, quanto foi pago, por que foi pago, ver se os seus 5% estão indo para o lugar certo.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Mas, se eu recebo, eu tenho o maior interesse. Talvez porque os senhores não estejam recebendo tudo, porque está contingenciado.

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - O controle efetivamente é feito pela FENASEG, e supervisionado...

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Não. Veja bem. Eu, quando pago o seguro, é numa conta do DETRAN, não é verdade?

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - É, vem na conta do licenciamento do veículo.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - É, está lá: tem o seguro obrigatório.

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - Isso. E um dos itens de recolhimento é o Bilhete de Seguro Obrigatório, que é totalmente administrado e controlado pela FENASEG.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Só uma sugestão. Se eu sou parte interessada, devo estar lá conferindo.

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - O trabalho do DENATRAN é exatamente agir em conjunto com a FENASEG. Então, nós fazemos reuniões.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - A FENASEG é órgão privado, não é?



O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS – Sim, a FENASEG é órgão privado.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - A SUSEP não faz isso?

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - Eu não sei se a SUSEP faz isso. O DENATRAN não faz. Ou seja, nós fazemos o acompanhamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Deputado Pedro Fernandes, V.Exa. pode primeiro fazer as perguntas. Depois, repassamos a palavra aos convidados para responder.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Sr. Presidente, a minha preocupação está justamente nisso.

Meu caro representante da FENASEG, eu aqui estou sendo advogado do diabo. Eu tenho um projeto na Casa — ao qual não tenho consigo dar andamento porque há muita troca de relatores etc. — que obriga a colocação de um aparelho nos telefones para que o usuário saiba quanto pulso gastou. Mas quase ninguém quer que esse projeto passe aqui. O *lobby* é tão forte que até os relatores desistem. Eu quero que o telefone marque quanto tempo o usuário gasta, de modo que ele saiba quanto vai pagar, a exemplo do que ocorre com consumo de água e luz. Essa preocupação que eu tenho com o telefone é que eu quero passar para o DENATRAN, que tem 5%. Quero, saber quanto realmente foi pago, porque, quando há dinheiro, as somas podem dar errado.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Vou fazer uma sugestão. Como nós temos só 3 Deputados, eles falam e, depois, eu volto a palavra à Mesa, para que dê as respostas.

Concedo a palavra ao nobre Deputado Ayrton Xerez.

O SR. DEPUTADO AYRTON XEREZ - Sr. Presidente, Sras e Srs. Deputados, caros senhores convidados, meu nome é Ayrton Xerez e eu hoje sou Deputado Federal pelo Estado do Rio de Janeiro. E já me congratulo com o autor do requerimento, Deputado Pedro Fernandes, porque ele toca numa dessas questões que são tidas como caixa-preta em nosso País. E acho que o Deputado foi bastante percutiente, porque este é um tema complexo. Destaco também o desempenho desses brilhantes expositores que hoje nos trouxeram valiosas informações, muito



bem detalhadas. Mas essas informações, Sr. Presidente, realmente nos abrem alguma preocupação quanto ao sucesso do projeto.

Eu também apreendi, embora ouça falar do DPVAT e com ele contribua já há alguns anos, que nós estamos aqui por força de lei. O DPVAT é uma lei. E, se é uma lei, Deputado Russomanno, sabe bem V.Exa., toda lei é passível de melhorias, de aperfeiçoamentos e mesmo de supressões. E aí eu gostaria de pedir a V.Exa. que, no âmbito da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, possamos examinar essa legislação para tentar impedir as fraudes, ou reduzir a sua ocorrência, porque, ao que parece, é o que chama a nossa atenção nesta sessão.

Realmente, Sr. Presidente, o Deputado Pedro Fernandes tocou no ponto: não há interesse, obviamente, das companhias seguradoras em resolver logo o problema daquele que foi vitimado. É natural. Então, parece que existe uma situação de fato, uma circunstância em que o cidadão fica desprotegido. Digamos que o cidadão esteja fragilizado por um grave acidente, em que perdeu um ente querido. Eventualmente, ele não consegue obter todas as exigências burocráticas para satisfação do seu direito. E aí surgem os escritórios dos espertalhões. Esses escritórios rapidamente lhe apresentam uma procuração, e, a partir daí, a norma perde o contato com seu destinatário. O objetivo teleológico da lei provavelmente sofre uma ruptura aí neste ponto. Mas a vida passa, e passa com rapidez.

O Deputado Pedro Fernandes é do magnífico Estado do Maranhão; o meu Estado é um pouquinho mais complicado do que o Maranhão — é o Rio de Janeiro, que tem uma população maior. E todos aqui sabemos das dificuldades urbanas em que o Estado e, principalmente, a cidade do Rio de Janeiro vivem.

Então, Sr. Presidente, eu acho que seria uma fantástica perda de tempo, que seria alguma coisa ilógica nos prendermos agora a esses depoimentos, a essas circunstâncias que estamos vivendo neste momento. Em lugar disso, devemos procurar dar logo uma solução para um problema, que, de certa forma, todos aqui estamos compreendendo que precisa ser quanto antes equacionado. Os Deputados, todos nós sabemos, somos 1513 avos. Nossa trabalho é um trabalho coletivo, é um trabalho difícil, um trabalho de pesquisa; é um trabalho de buscar a melhor forma de colocar no texto da lei a proteção para o seu destinatário. Por isso é que peço a V.Exa., porque acho que este assunto não deve ser concluído aqui neste momento



com um abraço, um cumprimento, um “olá”, um “oba-oba”. Vamos fazer de tal forma que nos fique possibilitado dar seguimento a esta questão, procurando o aperfeiçoamento da lei.

Vejo aqui representada a querida SUSEP. E temos um representante da Advocacia-Geral da União, o Dr. Marcelo; temos o representante do DENATRAN, que, pelo que ouvi aqui, tem um estoque financeiro da ordem de 800 milhões de reais, mas que só consegue usar uma fração disso.

O trânsito é educação, senhores. Há professores que acham que educação no trânsito deveria ser matéria obrigatória nos currículos das escolas públicas primárias. E realmente eu não vejo no Rio de Janeiro a menor referência ao DPVAT, embora conheça algumas pessoas a ele ligadas.

Acho que precisamos prestar um serviço à sociedade, Deputado Russomanno, e penso que uma das maneiras seria a de nos debruçarmos sobre a legislação e tentarmos encontrar, certamente com o auxílio do Dr. Paulo José Rocha Júnior, que é convededor do assunto, que é membro do Ministério Público, do Dr. Marcelo Bittencourt, e da própria SUSEP, soluções para esse problema. Então eu me coloco à disposição. Não fazermos isso é compactuar com uma lei que não cumpre o seu objetivo. E quando a razão da lei deixa de existir, cessa a própria lei. Esse é um entendimento jurídico, um brocardo que nos vem dos antigos: cessando a razão da lei, deixa de existir a lei.

Essa lei parece que é boa, mas só que ela precisa ser bem aplicada.

Portanto, quero me colocar à disposição do Sr. Presidente, que, certamente, acolherá esta questão porque todos queremos contribuir para que essa lei possa ser aperfeiçoada; porque, caso contrário, nós continuaremos a ouvir nas ruas que o Estado brasileiro não tem nada a ver com o sofrimento da sua população e que, por isso, torna-se absolutamente desnecessário votar, escolher prefeitos, governadores, deputados, vereadores, porque realmente aqui nós não fazemos as coisas acontecerem.

Então, Presidente, eu vou encerrar por aqui, colocando esta sugestão de que a nossa Comissão de Fiscalização Financeira e Controle crie um grupo de trabalho para fazer a revisão da legislação que aqui foi apresentada. Sugiro também que, de certa forma, esses ilustres convidados permaneçam conosco, digamos, “lincados”,



para que nos repassem suas experiências e propostas, a fim de tentarmos fazer um golzinho de placa até o final de 2007.

Quero também pedir ao Dr. Sérgio Rocha Neves — pode divergir um pouco do tema da questão —, nosso analista técnico da SUSEP, já que o novo superintendente não pôde comparecer hoje a esta Casa, que leve a ele uma preocupação, como carioca que sou, quanto ao futuro do Hotel Nacional em São Conrado, quanto aos bens do Hotel Nacional, que, pelo que tenho lido nos jornais, têm sido negociados e vendidos a preços incompatíveis com o valor real, como foi o caso da escultura *Sereia*, de Cesquiatti, que teria sido vendida a preço de peso de ferro fundido — uma obra de valor que ornava a piscina daquele hotel. E que V.Sas. tenham o maior sucesso no deslinde da liquidação do Grupo InterUnion, o Papa-Tudo. E tomara que sobre algum dinheiro, sobretudo por conta da valorização de algumas ações, e que esses recursos possam ser utilizados para que aquele monumento arquitetônico projetado por Oscar Niemeyer seja devolvido à sociedade.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Obrigado, Deputado Ayrton Xerez.

Passo a palavra ao Deputado João Magalhães.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Sr. Presidente, Srs. Deputados, caros convidados, desejo fazer alguns questionamentos ao Sr. Aridney, do DENATRAN.

Primeiro, refiro-me à planilha de recursos arrecadados. Dos 858 milhões de reais, foram gastos 144 milhões de reais, com saldo restante de 714 milhões de reais. Esses recursos são repassados direto ao DENATRAN ou são depositados na conta do Tesouro? Eles estão disponíveis no DENATRAN, ou ao final de cada ano são repassados ao Tesouro?

Segundo, refiro-me à distribuição dos recursos. Do valor total arrecadado, 45% são destinados ao Fundo Nacional de Saúde, para o atendimento médico-hospitalar, e 5% são destinados ao DENATRAN, do Ministério das Cidades, para aplicação em programas destinados à prevenção e redução de acidentes.

Pude também notar que se está fazendo campanha de divulgação de como se utilizar o DPVAT e não de prevenção e redução de acidentes.



Peço a S.Sa. que comente a respeito desses assunto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Muito obrigado, Deputado João Magalhães.

Passo a palavra ao Deputado João Dado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, Deputado Celso Russomanno, representantes das entidades seguradoras, tenho uma proposta objetiva a fazer: peço à Comissão que faça um requerimento à SUSEP, órgão controlador e fiscalizador, solicitando os relatórios dos últimos 5 anos das fiscalizações realizadas nas juntas seguradoras.

Quanto aos resultados dessa fiscalização, desejo saber qual era o preço cobrado pela perícias médicas, em média, por procedimento. E digo isso porque tenho alguma experiência no campo do seguro. Muitas vezes, o custo da perícia médica pode exceder o valor do benefício, o que considero uma insensatez. Mas, como representa custo, solicito que conste no requerimento à SUSEP esta indagação: se ela dispõe de tabela para custos de perícias médicas e de todas as naturezas dos sinistros. Em caso afirmativo, que envie a esta Comissão tais dados.

E mais. Pergunto se a SUSEP possui estudos relativos a prêmio de seguro pago e custos dos sinistros.

Observo pelo Mapa nº 12, a menos que esteja enganado, que a rentabilidade do seguro corresponde a mais de 30%, mesmo depois de transferidos 50% do valor do prêmio, sendo 45% para a Saúde e 5% para o DENATRAN. Portanto, salvo engano, existe elevada margem de lucro no campo dos seguros nessa área do DPVAT.

Pedimos ainda à SUSEP explicações sobre a margem remanescente do sistema relacionada ao custo das perícias médicas, para se chegar ao resultado final. É importante que conste no requerimento o resultado das fiscalizações daquele órgão. É para saber se houve efetivo resultado, se houve apuração de desvios, se houve irregularidades praticadas por alguma das seguradoras intervenientes no convênio.

Também desejo saber qual o tratamento que vem sendo dado no caso de instituições hospitalares, nosocômios, que prestam determinado serviço eventualmente não coberto pelo SUS. Cito um exemplo: a instituição está inscrita no



SUS, mas chega um acidentado e ela necessita fazer um procedimento para o qual não está credenciada. Justifico: determinado hospital possui serviço de cardiologia, mas não está creditado no SUS para exercer aquela tarefa, mas lá já existe o serviço. E ele presta o serviço nessa área para atender o acidentado. Pois bem. Como a instituição hospitalar faz para cobrar? Deve ou não cobrar diretamente do convênio das seguradoras?

No mesmo sentido, há os atendimentos da área da saúde feitos por pessoas sem origem. Exemplo, a pessoa é atropelada e ninguém sabe quem é ela, e a entidade hospitalar presta um serviço fora da abrangência do SUS. Como ela deve se proceder nesse caso? A entidade hospitalar pode cobrar direto da entidade seguradora?

Aproveito a oportunidade para parabenizar o Deputado Pedro Fernandes pela iniciativa, pois considero importante debatermos sobre custos de perícias em entidades hospitalares que prestam serviços no âmbito do SUS, margem de lucro, rentabilidade, bem como da SUSEP. Se aquela entidade identificar elevada margem, acho que deveria propor a redução das alíquotas — este o ponto que me parece fundamental — ou constituir um fundo de reserva que compense as oscilações de custos e receitas. Dessa forma, haveria obrigatoriedade de se modificar a legislação.

Esse requerimento à SUSEP pode nos fornecer importantes dados a fim de que possamos atualizar a legislação, como disse o Deputado Ayrton Xerez e o Deputado Pedro Fernandes, autor do requerimento.

Outrossim, faço uma observação ao DENATRAN. Dos eventos declinados pela FENASEG a maior parte envolve motociclistas, com elevado número de ocorrências. Nesse caso, existe perspectiva de mudanças no Código de Trânsito Brasileiro para que se proíba essa tal de faixa de circulação de motocicletas, que é inexistente? Sou de São Paulo, onde diariamente ocorrem 100 acidentes envolvendo motociclistas. Mas isso ocorre porque é inexistente a faixa entre carros. Se uma moto resolve ultrapassar o meu veículo pela direita e, ao mesmo tempo, eu resolvo fazer uma conversão à direita, atropelo o motociclista e posso até ser agredido pelos pares dele, que vão me parar para me dizer que eu estava errado. Considero, portanto, que isso requer a análise do DENATRAN. Creio que a nossa Comissão, Sr. Presidente, Deputado Celso Russomanno, deveria formular por



escrito esta questão ao DENATRAN: como o órgão analisa a ausência de faixa específica para motociclista, geradora de grande parte dos acidentes, pelo menos em número, mas talvez até em vítimas e custos hospitalares e, portanto, onerando o DPVAT?

Nos países mais desenvolvidos, o motociclista é proibido de trafegar entre as faixas; é obrigado a trafegar na faixa de trânsito específica e aguardar até que os veículos nas demais faixas prossigam. Inclusive, esse corredor de segurança era preservado no Código de Trânsito Brasileiro, mas recebeu voto presidencial

Reitero o nosso interesse em saber o que pensa o DENATRAN a respeito do assunto. Que por meio desse requerimento possamos enfrentar essa realidade e, quem sabe, melhorar a segurança do motorista, o custo do seguro, do DPVAT, e contribuir para melhorar o trânsito brasileiro.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Obrigado, Deputado João Dado.

Aproveito para acrescentar alguns dados às perguntas formuladas pelos membros da Comissão e para novamente parabenizar o Deputado Pedro Fernandes pela iniciativa desta audiência pública, cujo tema considero muito importante esta Comissão debater.

Na mesma linha de raciocínio do Deputado João Dado, temos notado os constantes aumentos nos preços de seguro de veículos. De 1995 a 2007, o preço do seguro praticamente triplicou. Na tabela que todos os Deputados receberam, podemos perceber que, ano a ano, houve sucessivos aumentos, muito acima da inflação.

Causa-me muita estranheza ver, de outro lado, a publicação, que me foi entregue pelo Coronel Pinheiro, de uma declaração de propósito por intermédio da qual é criada uma seguradora líder dos consórcios do Seguro DPVAT. Tal seguradora está em processo de constituição.

Essa publicação, feita no *Correio Braziliense* de hoje, 5 de julho de 2007, me deixou muito intrigado. Acho até que vale, Srs. Deputados desta Comissão, fazermos uma proposta de fiscalização e controle para começarmos a entender essa questão do Seguro DPVAT.



A federação nacional das seguradoras, a FENASEG, hoje, controla o Seguro DPVAT. Eu quero entender esse mecanismo. Por que a federação nacional das seguradoras, uma federação, controla o Seguro DPVAT? O que há por trás disso? Por que uma federação controla algo que, se é para o bem público, deveria estar sob o controle da SUSEP?

Vejo aqui, ainda, uma declaração de propósito publicada nos jornais por um pool de seguradoras, as quais criam uma seguradora líder.

Ora, Deputado João Dado, se V.Exa. estiver certo, isto aqui deve ser muito bom para as seguradoras. Caso contrário, não estariam elas criando uma seguradora líder, por meio dessa declaração de propósito assinada pelo Sr. João Elísio Ferraz de Campos, Presidente da FENASEG, e pelo Sr. Luiz Tavares Pereira Filho, Vice-Presidente da FENASEG e Coordenador do Grupo de Trabalho de Reestruturação do Convênio Seguro DPVAT.

Que existem fraudes, Dr. Paulo José Rocha Júnior, existem. Nós sabemos disso. Mas eu não sei se elas estão apenas no campo do consumidor que entrega a terceiros procuração para que obtenham os seguros — sabemos que estelionatários existem, e já discutimos isso na Comissão de Defesa do Consumidor.

Preocupa-me muito também a gestão desse dinheiro, Dr. Paulo. Depois de ouvir o Sr. Aridney dizer que o DENATRAN não tem controle nenhum disso e conhecendo a SUSEP como eu conheço — sei que, infelizmente, ela fiscaliza por amostragem, porque não tem condição de fiscalizar *in loco* tudo. Eu conheço muito bem isso —, eu fico espantado ao ver uma federação controlando esse montante de dinheiro. E nós não sabemos o que está acontecendo por trás disso.

Por isso eu sugiro, Deputado João Dado, de pronto, que seja apresentada uma proposta de fiscalização e controle sobre isso, porque, na pior das hipóteses, vamos encontrar mecanismos para controlar as fraudes cometidas na ponta — se é que no meio do caminho não existe nada. Eu vou parabenizar os responsáveis pelo processo todo, se não houver fraudes.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - V.Exa. me permite um aparte, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Pois não.



O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Exatamente por isso eu solicitei as informações relativas aos últimos 5 anos. Eu quero observar a periodicidade e os resultados e ver em que pontos houve ou não mudanças. Não existe moto-contínuo, existe o aperfeiçoamento da legislação ou das práticas fiscalizatórias.

Eu fiz o pedido relativamente a um período mais amplo para identificar em que medida o Estado brasileiro, por intermédio da SUSEP, vem tornando mais profícias, efetivas e corretivas as suas ações em relação aos recursos arrecadados com o DPVAT. De posse de informações relativas a vários anos eu poderei fazer uma análise estatística e observar o número de eventos, irregulares ou não, e a periodicidade em que ocorrem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Seguindo a linha de raciocínio de V.Exa., Deputado, eu gostaria de saber da Mesa por que foi conferida à FENASEG a gestão de todos esses seguros.

Também indago por que agora a FENASEG demonstra a intenção de criar uma seguradora líder e quanto ela ganha por DPVAT pago.

Lembremo-nos de que o mecanismo para melhorar a arrecadação foi feito — eu até participei da elaboração dessa melhoria. O cidadão, hoje, não licencia mais seu carro se não pagar o Seguro Obrigatório. É uma obrigação.

Existe inadimplência no licenciamento? Existe. Mas é no licenciamento e no seguro. Antigamente se pagava a então denominada Taxa Rodoviária Única — TRU separadamente do Seguro Obrigatório, até porque existia uma disputa no mercado entre as seguradoras para vender o Seguro Obrigatório. Elas se estabeleciam junto aos Departamentos de Trânsito em todo o Brasil, com corretores trabalhando naqueles órgãos, oferecendo o tempo todo o Seguro Obrigatório.

Além disso, o Seguro Obrigatório não vencia na data do licenciamento. O veículo que era licenciado no final do ano — por exemplo, no mês de outubro — pagava os meses de licenciamento proporcionais, mas pagava 1 ano de Seguro Obrigatório. Então, no ano seguinte, ele pagava o ano inteiro de licenciamento, e o seguro vencia em data diferente. Só em outubro do ano seguinte, por exemplo, teria que ser pago novamente.

Essa situação foi modificada, e hoje não se licencia mais o carro sem o pagamento do seguro. Com isso, com certeza, aumentou a arrecadação, porque



quem licencia o carro no final do ano — dependendo do local, porque isso é determinado pelo Estado, agora — paga o licenciamento em seguida, muitas vezes sem ter vencido o ano. Nesse caso, ele faz o pagamento proporcional. Não sei se paga o seguro proporcional ao tempo que falta para acabar o ano. Quero até ouvir a Mesa a esse respeito. Mas, enfim, de uma forma ou de outra, a arrecadação aumentou, porque não se licencia carro mais se não se pagar o seguro.

É interessante o fato de estarem aqui apenas as maiores seguradoras do Brasil. Das pequenas, aqui, não estou vendo nenhuma. Pode ser que haja alguma, mas, pelos nomes que constam da minha lista, estão presentes apenas as maiores e as mais conhecidas. Não sei por que as menores não estão aqui. Não sei se existe dificuldade também, Srs. Deputados, para as pequenas seguradoras entrarem no *pool*.

Eu sei que para a seguradora pagar o que deve ao segurado é complicado. Desculpem-me, mas eu sou especialista em direito do consumidor e sei disso. Toda a legislação consumerista hoje existente tem um pouco da minha mão — e também no caso do Parlamento Latino-Americano e do MERCOSUL. Eu recebo do Instituto Nacional de Defesa do Consumidor, que atende de 50 a 100 pessoas por dia, inúmeras reclamações de dificuldades para receber o seguro.

Por isso, Dr. Paulo, o seguro acaba na mão de terceiros, que conhecem os mecanismos e, por isso, conseguem receber, coisa que o cidadão comum dificilmente consegue. Existem reclamações e mais reclamações, numa quantidade imensa. Está tudo complicado, apesar de V.Sa. ter dito aqui que a burocracia não é muito grande — eu ouvi V.Sa. com toda a atenção.

Mas, se são criadas dificuldades para depois se venderem facilidades, temos que rever o processo.

Eu acho oportuna, Deputado Pedro Fernandes, a realização desta audiência pública, e mais uma vez parabenizo V.Exa. pela iniciativa de tê-la requerido, porque é puxando o fio da meada que nós vamos poder descobrir o que está por trás dessa história toda. Se existe golpe, mesmo que seja só na ponta, é porque existe facilidade para a sua execução. O estelionatário procura a facilidade e a vítima que é presa fácil. Então, está na hora de criarmos mecanismos para solucionarmos esses problemas.



O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Sr. Presidente, tenho uma pergunta a fazer diretamente para V.Exa.: por que a SUSEP fica no Rio de Janeiro?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Da antiga Capital Federal existem muitos órgãos que ainda estão no Rio de Janeiro. É o caso, por exemplo, da Presidência da PETROBRAS.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Há 40 anos a Capital não é mais lá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Muitos órgãos acabaram ficando no Rio de Janeiro. Talvez esteja na hora de os trazermos para Brasília.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Pode ser uma sugestão da Comissão trazer a SUSEP para cá, para Brasília.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, gostaria de contribuir na elaboração de requerimento à SUSEP. Portanto, coloco-me à disposição da Comissão, para eventualmente delinearmos, de maneira precisa, os elementos que nos permitirão analisar a prática, a legislação e eventuais necessidades de correção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Deputado João Dado, a participação de V.Exa. é muito importante, devido a sua grande experiência na área.

Com a palavra o Sr. César da Rocha Neves.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Agradeço aos Exmos. Srs. Deputados as perguntas.

Vou tentar responder as perguntas relacionadas à competência da SUSEP.

O Deputado Pedro Fernandes se referiu à margem de lucro das sociedades seguradoras no Seguro DPVAT. Na verdade, a resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados fixa a margem de lucro em 2% dos prêmios já arrecadados. Então, independentemente se houve mais ou menos pagamento de sinistros, as seguradoras vão receber de acordo com o percentual da participação do atual convênio DPVAT. Se uma seguradora participa com 10%, outra com 5%, elas vão receber, proporcionalmente, 2% dos prêmios brutos, de acordo com a sua participação. Então, independentemente se os sinistros forem, em determinado ano, muito altos ou muito baixos, as seguradoras vão, no caso, lucrar a mesma coisa.



Vou explicar como funciona, já respondendo algumas perguntas sobre a relação entre prêmio e sinistro.

Os prêmios têm algumas destinações: 45% para o SUS, 5% para o DENATRAN. As despesas administrativas do convênio DPVAT são de 7,8% para o maior convênio, e cerca de 35% dos prêmios são destinados ao pagamento de sinistros e acumulação de recursos.

Quando, em determinado ano, há aumento do número de acidentes de automóvel e de moto, o que vem preocupando a SUSEP, as seguradoras e a sociedade como um todo, a correlação entre prêmio e sinistro é grande.

Se aumenta a quantidade de sinistros — a lei define o percentual de envio de 50% do prêmio como um imposto indireto —, há a necessidade do aumento do prêmio. Na verdade, quem arca com o prêmio é o consumidor.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - São 45% para o FNS e 5% para o DENATRAN, dá 50%. E os outros?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - São 7,8% para despesas administrativas do convênio; meio por cento de corretagem; para a FUNENSEG, a destinação é de...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Dr. César, nas despesas administrativas o custo de perícia está incluído ou não?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Custo de perícia relacionado a sinistro é sinistro, soma-se aos valores do sinistro. Por exemplo, se o sinistro for de 10 mil reais, somam os valores.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Por isso é fundamental, Sr. Presidente, analisarmos as tabelas de custos das perícias. É fundamental. Essa pergunta demonstra a importância.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Quem paga a perícia?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Quem paga a perícia é o convênio.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Então, quem administra e paga a perícia é a FENASEG.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - É.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Por que a FENASEG administra o consórcio, se na lei não está estabelecido isso?



Como uma federação de classe — federação de classe — é responsável pela administração? Não consigo compreender isso. Federação de classe tem por objetivo defender a classe, mas está administrando um consórcio de seguros. Por que isso? Quero saber quem autorizou isso.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Primeiro, o Seguro DPVAT é um seguro obrigatório, mas é um seguro privado. Como seguro privado, ele não pode ser administrado por órgão público.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - A senhora aqui já me mostrou que é um consórcio. Por que isso está na mão da FENASEG, a federação de classe? Por que esse consórcio das seguradoras não foi criado? Por que jogaram isso na mão da FENASEG? Quanto a FENASEG ganha para administrar isso? Por que uma federação que defende uma classe está administrando um consórcio? É isso que quero começar a entender. Havia amparo na lei para que isso acontecesse? Eu sei quem tem de fiscalizar, é a SUSEP. Agora, eu gostaria de saber quem deu amparo para isso. O que não é proibido é permitido, em tese, mas uma federação de classe?

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Eu sugeriria que nós da Comissão solicitássemos a nossa assessoria técnica que fizesse todo um estudo da legislação não só regulamentar, mas também infralegal — as normas, as instruções.

Nesse caso, o relatório dos 5 anos vai ser fundamental para que possamos compreender o todo do processo, porque, de um lado, há receitas e, de outro lado, há despesas. Quem controla receitas e despesas não é o Poder Público. Ele faz fiscalização daquela gestão do DPVAT. Ele apenas fiscaliza. É importante compreendermos essa correlação entre o Poder Público e o gestor para que possamos ter respostas para evoluir no que diz respeito à legislação.

Na minha opinião, esse requerimento é fundamental. Ele deve ser elaborado, até com a ajuda da assessoria técnica da Casa

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Dr. César, por gentileza.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - A questão do aspecto legal do consórcio vou deixar para o Procurador Marcelo responder.



O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - Gostaria de fazer uma complementação. De fato, podemos observar na Lei nº 6.194 a previsão do consórcio, sem menção exatamente ao nome da federação. Ela estabelece que será constituído por todas as sociedades seguradoras que cooperem relativamente ao Seguro DPVAT.

Mas verificamos na legislação, no § 2º do art. 7º, algo muito interessante — depois vou ler o art. 12 para V.Exas. O § 2º diz que “*o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) estabelecerá normas para atender ao pagamento das indenizações previstas neste artigo, bem como a forma de sua distribuição pelas Seguradoras participantes do Consórcio*”. O referido art. 7º menciona a criação do consórcio.

Até gostaria de comentar com o Dr. Paulo José Rocha Júnior, ilustre representante do Ministério Público Federal, que esse órgão entrou com uma ação civil uns anos atrás tentando obrigar a constituição do consórcio, porque até então era operada por convênio a questão do Seguro DPVAT e administrada pela federação de seguros.

O Conselho Nacional de Seguros Privados tem uma atribuição mais ampla por força de lei aprovada no Congresso Nacional em 1974. O art. 12 diz que “*o Conselho Nacional de Seguros Privados expedirá normas disciplinadoras e tarifas que atendam ao disposto nesta lei*”.

Ele cria um poder para que o Conselho Nacional de Seguros Privados estabeleça o disciplinamento. Inclusive, a criação do convênio se deu por uma resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados. Saiu um convênio em 1986 para que a FENASEG pudesse fazer essa administração. A questão não é de hoje, é de 1986.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Quem fez o convênio? Quem autorizou o convênio?

O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - A autorização é um poder anômalo do Conselho Nacional de Seguros Privados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Sim, o Conselho determinou. Nós temos que rever essa história toda. Um conselho do qual participam as seguradoras incumbe a federação que defende a classe de



administrar o seguro, que é um seguro imposto por lei, obrigatório, diferentemente dos outros seguros, que a pessoa faz se quiser. O Poder Público efetivamente fiscaliza, quando se trata da SUSEP, por amostragem. Estranho muito essa história toda, Dr. Paulo. E vem se arrastando por anos. Está na hora de a Comissão atuar, inclusive com o Ministério Público participando dessa fiscalização.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Sr. Presidente, eu gostaria que fosse completada a resposta concernente à destinação dos percentuais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Quer fazer mais algumas considerações?

O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - São apenas mais umas observações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - O senhor tem a palavra.

O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - Em homenagem ao nosso ilustre Deputado Pedro Fernandes, eu até acredito que a iniciativa foi uma das melhores possíveis. Estamos aqui para tentar colaborar, para tentar fazer com que essa norma se torne cada vez mais eficaz. É importante que o senhor saiba disso, da participação do órgão jurídico, da Advocacia-Geral da União, junto à SUSEP. É bom esclarecer o nosso papel.

Eu entrei em 1994 no órgão. Desde 1995, recebemos denúncias de fraudes relativas ao Seguro DPVAT, de casos em que as seguradoras não pagam indenizações no prazo. Sempre a Procuradoria, quando está diante de um processo em que se requer parecer, sugere apuração de responsabilidade no caso em que fica caracterizada a fraude. O Ministério Público tem recebido da Procuradoria centenas de ofícios de comunicação de fraudes. São fraudes praticadas por particulares no caso de Seguro DPVAT, mas também relacionadas a inúmeros outros setores de seguros privados no Brasil.

A Procuradoria não é inerte, ela também participa da formulação das normas, da parte do controle de legalidade prévia. Todas essas mudanças por meio de resoluções a partir de 1998 ocorreram havendo parecer prévio da Procuradoria, onde foi controlada a legalidade e até cortados, em alguns casos, itens considerados impróprios.



Obviamente, a SUSEP — eu posso falar aqui um pouco sobre isso — entra sempre apurando responsabilidade, mas ela tem como fiscalizar *in loco*, em muitos dos casos, a veracidade dos documentos. Chegaram à Procuradoria denúncias de que sujeitos de má-fé fabricavam certidões nos cartórios, laudos no IML, de que pessoas eram atiradas, depois de mortas a tiros, nas rodovias — o Deputado Ayrton Xerez, creio, conhece bem essa história, porque a acompanhou, e eu conheço S.Exa. há bastante tempo, tem um trabalho muito efetivo. Então, simulavam documentos, por meio de certidões, e infelizmente eram pagas indenizações. Alguns casos foram por nós abortados quando chegaram à Procuradoria. Inclusive, nós os denunciámos ao Ministério Público e à delegacia.

No que se refere a essa questão da fraude — eu posso trazer depois documentos para que os senhores vejam —, seria importante talvez um intercâmbio maior do Ministério Público com os órgãos policiais, com os cartórios. A sugestão que vou deixar para o Dr. Paulo Rocha, Procurador-Chefe do Ministério Público, é a criação de um convênio, e o Ministério Público, previamente, participaria da fiscalização desses documentos, certidões, checaria a veracidade deles nos cartórios, no IML, no caso de laudos. O Ministério Público, em conformidade com o art. 9º do CPC, fiscaliza o interesse de pessoas que não têm condições, como os menores, os hipossuficientes, mencionados pela Lei nº 8.078.

É trabalho do Ministério Público participar mais ativamente disso, mandando representantes aos órgãos policiais, participando do controle da fiscalização. A parte de fraudes não é matéria de fiscalização de seguros. Gostaria de deixar isso bem claro. A SUSEP não tem poder para fazer perícia, não pode obrigar um cartório a não emitir uma certidão, não pode entrar numa delegacia de polícia e dizer que o Boletim de Ocorrência está impróprio, não pode chegar na casa do cidadão — a não ser por denúncia — para descobrir se a pessoa existe ou não. Já foram parar na minha mesa casos de pessoas que não existiam. Colocavam um nome lá, fulano de tal, e, na hora que eu ia ver, a pessoa não existia. Criaram até documentos fraudulentos para receber indenizações. Então, no caso de fraudes, é muito difícil o papel de órgão fiscalizador.

Creio que o papel maior seria o Ministério Público fazer um convênio com as delegacias de polícia, talvez com a Polícia Federal, e realizar um trabalho prévio,



considerando o que está na Lei Complementar nº 75. Entendeu, Dr. Paulo? Seria uma sugestão o Ministério Público encaminhar uma proposta para o Ministério da Justiça, para as Secretarias de Segurança Pública e participar previamente do caso, para checar, por exemplo, no caso de hipossuficiente, se os documentos são verdadeiros ou não; se forem verdadeiros, e a seguradora não pagar a indenização, como já é feito normalmente, o caso seria até mandado para a SUSEP, a fim de se verificar a questão administrativa.

A questão penal é muito difícil de ser apurada, inclusive porque nós não temos poder de polícia. O art. 2º do Decreto-Lei nº 73, que prevê o poder de polícia da SUSEP, é ainda da época da ditadura. Talvez possa ser alterado em alguma coisa. Ele prevê poderes, mas não permite à SUSEP fazer isso. Nem requisição a SUSEP pode fazer para particular. Só pode fiscalizar as seguradoras.

Essa é a contribuição que eu gostaria de apresentar.

Agradeço a V.Exa.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Sr. Presidente, há instantes, o Dr. Marcello estava seguindo uma linha de raciocínio. Dizia que, há pouco tempo, por determinação do Ministério Público, foi solicitada uma ação civil pública, mas ele foi interrompido por V.Exa. Tratava dessa declaração de propósito, da alteração de FENASEG para seguradora líder?

O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - Ele entrou com uma ação civil pública, se não me engano, no Rio de Janeiro, solicitando isso. Não foi deferido, por questão de legitimidade, direitos difusos. A tese do Ministério Público com relação a direitos difusos parece que não foi atendida no Juízo de Direito, mas entendemos que seria interessante se cumprir a recomendação. Foi até criada a idéia desse consórcio. Inclusive, entendo que tem um pressuposto de validade no art. 7º da Lei nº 6.194, de 1974, combinado com o art. 12.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Então, essa questão da seguradora líder dos consórcios já atende solicitação do Ministério Público?

O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - Entendemos que aquela ação com a qual eles ingressaram, muito embora não tenham tido êxito, foi um dos dados que contribuíram para a criação desse consórcio. Eles tinham a idéia de transformar o convênio em consórcio. A questão é antiga, é de 1986. E a gestão



atual da SUSEP está tentando otimizar os recursos da lei, está tentando tornar o seguro cada vez mais justo, chegando ao consumidor final, à dona de casa, entre outros.

Agora, uma coisa interessante, Deputado Pedro Fernandes: eu tenho um livro, que se chama *Manual de Seguros Privados* — não estou querendo publicidade dele —, no qual eu falo sobre tudo do Seguro Obrigatório DPVAT. Talvez o que esteja faltando neste País é uma cultura jurídica maior na área de seguros, divulgação de material, das regras.

A SUSEP tem um *site*, mas ela não tem verba de publicidade para anunciar tudo o que está no *site*, onde se encontram todos os requisitos que devem ser observados para que se receba a indenização do Seguro DPVAT.

O problema maior, acho, está na questão do mandato, Deputado Celso Russomanno, um grande representante dos consumeristas, criador de instrumentos legais. O Código Civil, como o Estatuto da OAB, prevê poderes irrestritos para alguém receber uma indenização, e até para fraudar uma indenização. Seria o caso de se criar um dispositivo no Código Civil determinando que, tratando-se de indenização de seguro obrigatório, deveriam ser exigidos determinados requisitos para que se obtenham os valores de indenização, talvez até o de ter a questão de passar pelo Ministério Público antes.

Quando uma pessoa apresentasse uma procuração, seria ouvido o Ministério Público, para exercer controle de legalidade, para ver se a pessoa está cumprindo o seu papel ou não. E o Ministério Público, que já tem esse poder, considerando-se a Lei Complementar nº 75, poderia declarar: “*Esse cara é um pilantra, meta-o na cadeia*”. Depois, se fosse o caso, aplicaríamos a multa. É a minha idéia.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Dr. Marcello, o senhor fugiu só um pouquinho à última pergunta. Essa seguradora líder dos consórcios vai realizar a gestão do DPVAT?

O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - Eu gostaria que o representante da SUSEP, Dr. César, respondesse essa pergunta, porque é uma questão técnica. Depois, se quiserem, eu continuo.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Inicialmente faço um esclarecimento. O Conselho Nacional de Seguros Privados é, na verdade, o conselho federal. É



presidido pelo Ministro da Fazenda. Há 1 representante do Ministério da Previdência Social, 1 representante da SUSEP, 1 representante do Banco Central, 1 representante do Ministério da Justiça, 1 representante da CVM. Esse órgão, como eu disse, é presidido pelo Ministro da Fazenda e, na sua ausência, pelo Superintendente da SUSEP.

Agora, trato da questão dos percentuais. São 5% para o DENATRAN; 7,8% para despesas administrativas, ações judiciais; 37,8512% para pagamento de sinistro e constituição de provisão, para pagamento de futuros de sinistros, que é importante atuarialmente; 0,5% para corretor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Que corretor é esse?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Existe uma lei federal que trata disso. Por exemplo, se alguém for a um banco e fizer um seguro, e não houver corretor, tem que incidir uma taxa de corretagem. A Lei dos Corretores determina isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - E como é que se distribui isso?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - A Lei dos Corretores, que fala sobre a profissão de corretor, uma lei federal, determina que, caso não identificado o corretor, o recurso vai para um fundo de desenvolvimento do seguro administrado pela Fundação Escola Nacional de Seguros. A lei determina isso.

Prossigo, então: 1,1928% para a SUSEP, para custeio, e 0,656% para a Fundação Escola Nacional de Seguros, para o desenvolvimento do seguro no País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Quer dizer, então, que ela recebe 2 vezes?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Sim, para o convênio dos automóveis, táxis, motos e caminhões. Para o outro convênio, que foi criado em 2005, a constituição é um pouco diferente.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Qual é o mercado de seguros no Brasil?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - O tamanho do mercado de seguros em números?

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Passa de 70 bilhões?



O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Em torno de 3% do PIB, prêmio e contribuição de previdência aberta e contribuição para capitalização, que são administrados pela SUSEP. Isso vem crescendo, há tendência de crescimento.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - É algo superior a 70 bilhões de reais?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Sim.

Depois vou passar a palavra ao Ricardo Xavier, para que comente sobre a empresa propriamente dita.

O convênio, como se comentou, veio de 1986, foi uma forma de as seguradoras, de o próprio Conselho Nacional de Seguros Privados diminuir a inadimplência do seguro. Aliás, há um acórdão, acho que é do Tribunal de Contas da União, de 2003 ou 2004, que sugeriu fosse criado convênio para as categorias 3 e 4, para diminuir a inadimplência. O convênio foi criado em 2005 pelo Conselho Nacional de Seguros Privados, começou a vigorar em 1º de janeiro de 2005. E a inadimplência, que era de quase 80%, passou para algo em torno de 20%, 25%, que é mais ou menos o percentual das outras categorias. Então, a arrecadação para o SUS e para o DENATRAN aumentou.

Na verdade, o seguro se tornou mais conhecido. Em cima disso foi criado o convênio. Só que, a partir do momento em que esse convênio cresceu e o mercado de seguro foi se aprimorando, a SUSEP sentiu a necessidade de que esse convênio tivesse uma governança corporativa, controles internos, obedecesse a todas as regras que a SUSEP determina para as seguradoras. Não poderia determinar para o convênio, porque ele não tem um CNPJ. O convênio não seria fiscalizado pela SUSEP. As seguradoras que fazem parte do convênio, sim; o convênio propriamente dito, não. Então, o que o CNSP fez?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Convênio ou consórcio?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Convênio. A partir de 1º de janeiro de 2008, vai se transformar em consórcio, que é regido pela Lei das S/A, que será administrado por uma seguradora líder. O que é uma seguradora líder? É uma seguradora que vai fazer o que a FENASEG faz hoje. Não é que essa seguradora



líder vai ter um percentual grande nos prêmios, vai ter um lucro grande. Ela vai ter uma participação pequena, em torno de 0,8% dos prêmios.

A partir do momento em que se cria uma seguradora líder, a SUSEP fiscaliza a operação dela, exige controles internos, governança corporativa, todas as constituições de provisões e todas as regras contábeis de uma sociedade seguradora.

Então, a partir de 1º de janeiro de 2008, mais transparência para o Seguro DPVAT. A seguradora terá de publicar balanço e nele constarão todos os repasses. Ela não administrará todos os riscos, mas funcionará mais ou menos como co-seguro, ou seja, reterá parte do risco e distribuirá para as outras seguradoras que fazem parte do consórcio. Ou seja, haverá toda uma contabilidade que a SUSEP já está estudando. Acredito que assim ficará mais transparente para os consumidores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Com a palavra o Sr. Ricardo Xavier.

O SR. RICARDO XAVIER - Desejo cumprimentar o Sr. César e o Sr. Marcello, que já fizeram explanação bastante abrangente.

De fato, criação do convênio em 1986. A lei original do DPVAT previa a existência de um consórcio, e era necessário um fundo que pudesse suportar não só o veículo segurado, mas o que não tivesse contratado seguro, veículo não identificado, em toda e qualquer situação. Portanto, precisava-se ter um *pool* que pudesse suportar todas essas outras situações.

A lei previa um consórcio. Na ocasião, o Conselho Nacional de Seguros Privados, por outra questão legal também, por conta do Decreto-Lei nº 73, que estabelecia a administração do consórcio pelo IRB, era do consórcio/seguro, não poderia ser do consórcio/seguro obrigatório, determinou a criação do convênio de Seguro DPVAT. O convênio simplesmente determinava que todas aquelas seguradoras que operavam seguro não poderiam operar mais de forma independente, teriam que operar de forma coletiva.

Estabeleceu que o seguro teria de viger, como bem disse o Deputado Celso Russomanno, do dia 1º de janeiro a 31 de dezembro, de forma a facilitar o controle e a fiscalização, tendo aqueles veículos que começaram a circular no meio de ano a pagar *pro rata*. Mas está assegurado desde o dia 1º de janeiro que todo e qualquer



veículo que estiver em circulação no País estará coberto por esse seguro. Qualquer acidente que ele provocar estará coberto, independentemente de ele ter ou não contratado seguro. Esse é o mecanismo.

Criou-se, portanto, o convênio das seguradoras, que tinham de determinar alguém para administrar. Poderia ser uma seguradora, elas tinham que eleger uma entre elas. Alguém deveria administrar, outra empresa ou a FENASEG. Na ocasião, identificou-se o órgão de classe para que procedesse à administração da operação, que significa fazer o fluxo de captação de pagamento de sinistros. Isso vem sendo assim desde 1986.

Recentemente, como bem disse o Dr. Marcello, houve ação civil pública. Efetivamente, o Ministério Público questionou os problemas das categorias 3 e 4, que não haviam sido incluídas na ocasião, em 1986, pelo Conselho Nacional de Seguros Privados nos convênios, e essas categorias vêm apresentando sérios problemas de inadimplência e de fraudes.

Então, houve essa ação do Ministério Público, uma auditoria que eles fizeram no convênio DPVAT, na SUSEP, em todo o processo, e, ao final, houve a recomendação de que fosse firmado esse convênio. A SUSEP, em conjunto com o Conselho Nacional de Seguros Privados, promoveu nova regulamentação e, em 2005, foi criado o segundo convênio, administrado também pela FENASEG, porque determinava que houvesse paridade entre os convênios.

Em 2006, o Conselho Nacional de Seguros Privados decidiu dar outro encaminhamento ao processo. Estabelecer a transformação dos convênios em consórcios, pelo fato de o consórcio ser uma figura prevista em lei, mais bem regulamentado pela Lei das S/A. O convênio é basicamente um contrato entre partes, entre convenentes. Entre esses consorciados, seria nomeada uma seguradora como administradora dos consórcios, e não mais a FENASEG ou outra empresa. Então, essa instituição com o papel de administrar teria a mesma natureza das demais, uma seguradora, para se submeter às mesmas regras de controle interno.

Esses consórcios estão em processo de criação, bem como a seguradora líder. Para que haja correlação entre o consórcio e a seguradora, todas as



seguradoras consorciadas farão parte, em princípio, do capital dessa seguradora. Vão compor na mesma proporção e manter sempre o mesmo ajuste.

Então, hoje, as 66 seguradoras, tanto as maiores quanto as menores — nós temos aqui as menores empresas do mercado —, participarão da administração dessa seguradora, que terá o papel de administrar os consórcios de Seguro DPVAT a partir de 1º de janeiro. Esse é o modelo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Dr. Ricardo, quantas seguradoras existem no Brasil? Há somente 66?

O SR. RICARDO XAVIER - Hoje, excetuando-se as de previdência e de capitalização, que não podem participar, existem em operação cerca de 120 seguradoras.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Todas elas estão convidadas?

O SR. RICARDO XAVIER - Todas estão convidadas, todas têm direito de participar. As seguradoras, elas têm regra de entrada e saída. Não existe instrumento que permita que as próprias seguradoras retirem uma ou impeçam outra de entrar. A seguradora deve se dirigir à SUSEP e pedir para operar com o Seguro DPVAT, e imediatamente isso é concedido, ela é admitida sem restrição alguma. Toda e qualquer seguradora, no território nacional, que opere com seguro de ramos elementares ou de vida pode operar com Seguro DPVAT.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - A minha preocupação é esta: depois de criada a empresa líder, onde figurarão no capital social as empresas que estão aí elencadas?

O SR. RICARDO XAVIER - Qualquer seguradora que entrar no consórcio automaticamente se inserirá no capital social da seguradora líder. Caso venha a sair, haverá a distribuição.

Foi criado mecanismo justamente para possibilitar a ampla liberdade de entrada e saída das seguradoras do capital social da seguradora, a exemplo do que é feito no consórcio. Os estatutos, acordo de acionistas e o instrumento de consórcio dão ampla liberdade, procurando atender plenamente o espírito da regulamentação do Conselho Nacional de Seguros Privados, de ampla liberdade de exercício da...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - A Comissão solicitará por escrito, então, esses mecanismos para podermos acompanhá-los.

O SR. RICARDO XAVIER - Será um prazer.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Na linha de divisão das cotas, por que o Bradesco participa 2 vezes, como Bradesco Vida e Previdência e Bradesco Auto, se previdência e vida não estão no convênio do DPVAT?

O SR. RICARDO XAVIER - Os seguros de vida estão no convênio do DPVAT. O convênio DPVAT, pelas coberturas que oferece, está tanto no ramo de vida quanto no de ramos elementares, porque se trata de acidentes pessoais, cobertura de despesas médicas. Então, tanto uma seguradora de vida quanto uma seguradora de ramos elementares podem operar. No caso do Bradesco, conforme aqui foi bem citado, são 2 empresas distintas, como existem grupos com seguradoras distintas.

Procurei frisar que existe toda a liberdade, assim está previsto na regulamentação. Qualquer seguradora que opere no território nacional no ramo de seguro de danos ou em ramos elementares, de pessoas e de vida, poderá participar do capital. Para tanto, basta fazer a solicitação exclusivamente à SUSEP, a qual analisará o seu capital, sua capacidade financeira de operar e dará a devida autorização. Inclusive, hoje, as menores seguradoras do mercado estão operando no Seguro DPVAT. Só que a regra de participação é proporcional ao seu tamanho, para que não se exponha a risco maior do que aquele que ela é capaz de suportar. A regra de responsabilidade no consórcio e na seguradora será exatamente proporcional à sua dimensão. É assim que funciona. A seguradora só pode assumir o risco até o tamanho da sua capacidade de honrar seu compromisso.

Aproveito a oportunidade para responder algumas questões levantadas pelos senhores.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Dr. Ricardo, peço que me esclareça uma dúvida. No DPVAT não há risco, não é?

O SR. RICARDO XAVIER - Claro que há risco. Se houver insuficiência de recursos para pagamento de sinistros...

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Como? Eu olhei todas as tabelas. Não há risco.



O SR. RICARDO XAVIER - Se houver insuficiência de recursos para pagamento dos sinistros, haverá desembolso das seguradoras. Elas serão chamadas a responder por isso. Por esse motivo é seguro privado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Dr. Ricardo, não existe isso na história.

O SR. RICARDO XAVIER - É claro que existe. Em 1995 e 1996 houve prejuízo das seguradoras, tivemos de pagar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Veja bem, a partir de 1995, os aumentos têm sido sucessivos, todos os anos.

O SR. RICARDO XAVIER - Esse era um dos pontos que eu ia abordar. Vou abrir um parêntese. O senhor disse que, de 2000 a 2007, o prêmio do Seguro DPVAT — eu tenho em mãos a tabela feita por mim — subiu em torno de 75%, a não ser para a categoria de moto, que subiu 111%.

O valor da indenização paga, de 13 mil e 500 reais, subiu 100%. O valor total de indenizações pagas nesse mesmo período subiu 245%. No caso de motos o valor total das indenizações pagas nesse período subiu 388%.

Existe uma lógica técnica. A SUSEP pode dar todas as informações que justificam o mecanismo de variação do valor do prêmio.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Sr. Ricardo, é só questão de compreensão.

O Dr. César me corrigiu quando disse que não interessava à FENASEG fazer propaganda do liberado, o direito. Questão de mercado. Ele corrigiu: “*Não. Independentemente de pagamento, o lucro dela está seguro em 2%*”. Foi isso?

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Não. Está limitado a 2%.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Não. Ele disse 2% livres. É somente 2%. Então, não existe risco.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Há. Na verdade, como o mercado de seguros funciona? A seguradora tem de constituir provisões para fazer face a compromissos futuros. Hoje as seguradoras têm, de acordo com as suas cotas, provisões do seguro DPVAT.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Isso é um seguro privado que ela fez. Estou me referindo ao seguro obrigatório.



O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - No seguro obrigatório também existe provisão.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - No seguro obrigatório, o DENATRAN vai dizer o volume de carro que tem. Aí, vai estabelecer-se um ganho.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Não, é mais complexo. Todo ano faz-se uma avaliação atuarial do seguro.

Como é feita essa avaliação? Estimamos os compromissos futuros em termos de sinistro. O sinistro pode ter acontecido e ainda não ter sido avisado. Então, há cálculos atuariais para prever, e existe a necessidade de provisões. Então, se em determinado momento o prêmio alocado ao risco — 37,8 — for inferior ao valor do sinistro e todas as previsões necessariamente constituídas forem consumidas, como qualquer seguradora, como qualquer outro seguro, é responsabilidade dos participantes. O lucro de 2% é para operar.

Por exemplo, o lucro está definido em 2%, mas pode-se ter prejuízo ou lucro técnico na operação. Realmente, o Ricardo levantou essa questão.

Em 2004/2005, houve reversão de mais de 100 milhões de provisão. A provisão diminuiu 100 milhões em razão do aumento das ações e do número de sinistros judiciais. No ano seguinte, tivemos de rever atuarialmente esse cálculo.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Dificulta um pouco o pagamento este ano. Revê e paga o ano que vem. Não há risco. Eu só quero que se reconheça que não existe risco.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Há risco sim.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, V.Exa. me permite um aparte? (*Pausa.*)

As empresas são privadas, estão aqui para dar garantia em caso de sinistro. Elas também visam ao lucro. Agora, o importante, que foi mencionado, é que elas tenham capital. Assim, se houver um grande sinistro, elas poderão cumprir com suas obrigações. Elas não são agências, nem seguradoras filantrópicas.

O que vemos, e o que foi demonstrado, caro colega Deputado, é que não existe risco matemático, mas pode vir a existir. Agora, se existir grande risco de sinistro, ficou comprovado — é bom e um alívio para todos — que ela tem condições de bancar.



O que acontece neste Brasil é que muitos órgãos, até mesmo de governo, não indenizam as pessoas de forma correta. São as indenizações, por exemplo, do Poder Público, tanto municipal como estadual e nacional.

Quanto aos acidentes aéreos, não vou entrar nessa questão porque não me aprofundei nela, Deputado João Magalhães. Mas o que ocorre é que as pessoas entram com indenização na Justiça, brigam séculos e séculos. Inclusive, a questão passa de geração a geração. Nesse caso, não. Se vamos discutir o tamanho ou o montante do lucro é só analisarmos o balanço das empresas, nesse setor de DPVAT.

O importante é que elas não são benficiares. São empresas que visam ao lucro, principalmente para garantir o uso...

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Ninguém está dizendo isso, Deputado. V.Exa. perdeu o...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Não perdi, não. Estou dando minha opinião. Não estou discordando de V.Exa. Só estou dando a minha modesta contribuição. Cheguei neste momento, concordo com as afirmações, mas essa posição deve nos tranquilizar, porque, se houver necessidade de indenização, tomara que não haja, ou seguro ou a FENASEG ou o novo modelo que será implantado para melhorar o atendimento terão condições de cobri-la.

Sem desfazer das demais ponderações, acho que isso, sim, é interessante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - O Deputado Carlos Willian acabou de fazer uso da palavra.

Vamos deixar o Dr. Ricardo terminar a exposição.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Sr. Presidente, só para dar um esclarecimento ao Deputado Carlos Willian.

Ninguém está querendo que essas empresas sejam benficiares. O que eu disse — S.Exa. não estava presente — é que não existe. Também não há obrigação por parte da FENASEG de fazer propaganda dos direitos dos consumidores. A ela não cabe isso. Disse que se ela não contribuir sobra. Aí, fui corrigido pelo César: “*Não, ela tem o lucro, independente do que ela fizer*”. Manifestei-me sobre essa questão.



É claro que, por exemplo, há uma maneira — eu acho que aí precisamos analisar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - A questão é de gestão. É isso que nós estamos analisando e não se tem ou não lucro. O lucro é justo.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Não estou dizendo que as empresas não sejam sadias. O BRADESCO está mostrando isso. Cinco bilhões de lucro por ano não é de se jogar fora.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O Banco do Brasil e a Caixa Econômica também.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Todo mundo. O Lula é bem conhecido como pai dos pobres e amante dos ricos. Disso todo mundo sabe, não precisamos discutir.

O Sr. Presidente descobriu, eles já tinham descoberto, que precisamos criar o consórcio, que o convênio não está legal, não tem CNPJ, não tem como administrar essa despesa de 7,8%, que, nesse mercadinho aí, são 240 milhões de reais. É muito dinheiro. O que se passa para o povão é que grande neste País é salário do Deputado. O povo não sabe que 0,5%, que vai para corretor não fazer corretagem nenhuma, corresponde a 15 milhões de reais.

O que queremos é ajudar a dar transparência e pegar um gancho do Sr. César, representante da SUSEP, que disse que “*a partir de 1º de janeiro vamos ter transparência*”. Então, é porque não tinha, é porque não tem. “*Vamos ter*”.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Vou assegurar a palavra ao Sr. Ricardo.

O SR. RICARDO XAVIER - Complementando o que se discutiu, o resultado das seguradoras é limitado a 2%. Ele pode ser menor, jamais maior.

Abordarei alguns pontos levantados. Por exemplo, que as seguradoras não têm interesse em pagar o seguro DPVAT. Procuramos divulgar, temos parceria com o Sindicato dos Corretores, com os DETRANS — o DETRAN do Rio de Janeiro tem o Núcleo de Atendimento às Vítimas de Trânsito —, treinamos pessoas, procuramos expandir ao máximo, fazemos propaganda. Inclusive, trouxe material para fazer a divulgação.



Infelizmente, quando há necessidade de se usar o DPVAT é devido a infortúnio, o que a sociedade tem dificuldade em compreender. Isso é uma realidade.

No caso do DPVAT — sobretudo para a pessoa de baixa renda, que muitas vezes não está atenta a determinadas divulgações de informação, ela é alcançada no hospital, na funerária — existe, infelizmente, a máfia dos procuradores que se aproveitam, vendem facilidades. *“Eu cubro todas as despesas de enterro e lhe sobra mil reais”*. Ele embolsa 12, 13, 10 mil reais. É esse o grande problema que temos de combater.

Temos parceria com o Ministério Público em diversos Estados. Já dissemos, no Distrito Federal, no Ceará, no Estado do Mato Grosso, no Estado de Goiás — dia 20 teremos audiência com o Procurador do Ministério Público do Maranhão, inclusive com a Secretaria de Segurança —, que temos interesse, sim, em pagar ao beneficiário.

Para se ter idéia, este ano nós pagamos, em 6 meses, 116 mil indenizações. São 20 mil indenizações por dia.

Não posso compreender que, efetivamente, não estejamos chegando. Há dificuldades. É necessário haver divulgação. Buscamos apoios diversos, mas, infelizmente, existem os oportunistas que se aproveitam da situação.

Foi perguntado quem controla a arrecadação. A arrecadação do Fundo Nacional de Saúde e do DENATRAN é feita diretamente pela rede bancária. Esse dinheiro não transita pela SUSEP.

A informação é disponibilizada pelas Secretarias de Fazenda e pelos DETRANS às redes de arrecadação.

Era essa a informação que queria complementar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Esse dinheiro vai direto para o Tesouro?

O SR. RICARDO XAVIER - Não sei se é exatamente para o Tesouro. Não sei lhe informar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - O Tesouro das Fazendas Estaduais e...

O SR. RICARDO XAVIER - DEBATRAN não. Deve ser o Tesouro.



O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - A regulamentação é feita pela Portaria Interministerial nº 4.044, de dezembro de 1988, dos Ministérios da Saúde, da Fazenda e da Justiça. Ela estabelece que os repasses serão efetuados pelos agentes arrecadadores, por meio de depósitos identificados etc.

O Banco Central fiscalizará o fiel cumprimento desse dispositivo. Cabe ao BC fiscalizar se o agente arrecadador está efetivamente repassando os recursos.

O art. 4º diz que a SUSEP está encarregada da fiscalização das operações do DPVAT na rede seguradora de todo o País, de forma a garantir o nível de arrecadação e o atendimento ao disposto na portaria.

O controle dos agentes arrecadadores é do Banco Central, e à SUSEP cabe a fiscalização — repito. O recurso, quando efetuado pelo agente arrecadador, vai cair no Fundo Nacional de Saúde em uma conta específica, que está estabelecida na portaria. A conta é a de nº 170.500. É o caixa único do Tesouro Nacional.

Não posso informar com relação à Fundação Nacional de Saúde, mas, no caso do DENATRAN, vai para a conta única do Tesouro Nacional e fica disponível na unidade gestora desse órgão. Ou seja, o recurso não fica retido no Tesouro. Ele pertence ao caixa único, mas está disponível nos limites de saques e de pagamentos na unidade gestora DENATRAN.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Por isso há o contingenciamento.

Está errado, temos de corrigir essa situação, para poder chegar à ponta e a publicidade e os custos de segurança existirem a fim de que a situação do trânsito melhore.

Dr. Ricardo, como é feito o pagamento aos hospitais?

O SR. RICARDO XAVIER - O DPVAT é um seguro de reembolso de despesas com assistência médica e hospitalares. Portanto, o beneficiário é a vítima de acidente de trânsito, que deve pagar ao hospital e buscar o ressarcimento. Existe, efetivamente, um expediente em que muitas vezes o hospital solicita a essa vítima que lhe sub-rogue o direito pelo valor da indenização. Muitas vezes, recebemos pedidos de indenizações de hospitais e pagamos. Promovemos a adequada regulação, atendemos a um critério de cobertura de custos equivalente ao que se pratica em média de mercado. Fazemos a avaliação causa/efeito, o dano



provocado, o tipo de medicação e procedimentos adotados e realizamos o pagamento. Esse é o nosso trabalho de regulação. Então, podemos, sim, pagar.

No caso em que não houve identificação da vítima, e o hospital alegou que teve custos, não há como fazer o pagamento, porque, para qualquer pagamento de sinistro, há que ter a vinculação com a vítima.

Com relação à fiscalização da SUSEP, apesar de o convênio não ser uma figura jurídica conhecida, toda a operação é contabilizada nas seguradoras. O convênio é meramente um instrumento de administração. Toda e qualquer despesa é contabilizada, de acordo com os procedimentos de contabilização e de lançamento que a SUSEP determina.

O que vai acontecer é que, além de tudo, a conta do consórcio estará na seguradora especializada e será mais fácil ver o coletivo. Hoje a SUSEP tem acesso ao individual, contabilizado em toda a seguradora conveniada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Com a palavra o Dr. César.

O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES - Quanto à fiscalização da SUSEP, ela possui um formulário de informação periódica. Toda contabilidade da seguradora é enviada mensalmente para a SUSEP. Então, tanto a parte contábil quanto a parte estatística são enviadas para a SUSEP. As seguradoras têm contas específicas relacionadas ao DPVAT.

A maioria dos órgãos reguladores existentes no mundo não têm o instrumento de que a SUSEP dispõe de informação mensal de todas as operações das seguradoras — provisão, ativo. Inclusive a SUSEP tem convênio com a CETIP e com a SELIC para identificar, diariamente, os ativos da seguradora. Então, esse tipo de procedimento não existe em nenhum órgão de supervisão no mundo. Os responsáveis pela área correm o mundo para dar palestras sobre o assunto.

A fiscalização de controle e finanças, feita mensalmente em todas as seguradoras, é modular, como disse o Deputado Celso Russomanno. Não há como fiscalizar todas as operações *in loco*, na seguradora. Então, existem regras, e utilizamos técnicas de amostragem para analisar as seguradoras.



Com respeito ao convênio propriamente dito, independe se ele não é um ente fiscalizado da SUSEP, pelo fato de ser administrado por uma federação. A SUSEP, no ano passado, fez uma fiscalização *in loco* no convênio DPVAT.

Quero dizer ao Deputado Ayrton Xerez que vou levar a preocupação de S.Exa. com o futuro do Hotel Nacional ao superintendente da SUSEP.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Com a palavra o Sr. Aridney Loyelo Barcellos.

O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS. - Com relação ao controle, creio que ficou esclarecida a pergunta feita pelo Deputado Pedro Fernandes.

O Deputado João Magalhães perguntou onde estão depositados os recursos. Também acredito que respondi na minha última intervenção.

Então, restaram 2 questões a serem esclarecidas. Uma elas foi feita pelo Deputado João Magalhães sobre a nossa campanha, que não se tratou de prevenção nem de redução de acidentes.

A portaria interministerial, em seu art. 5º, dispõe: “*Ficam o Fundo Nacional de Saúde, o Departamento Nacional de Trânsito do Ministério*” — na época da Justiça, hoje das Cidades —, “*as companhias seguradoras e suas entidades representativas obrigados a adotar medidas destinadas a assegurar ampla e permanente divulgação dos direitos dos segurados*”.

Em razão disso, o DENATRAN e o CONTRAN, verificando a dificuldade que toda a população tem de conhecer esses direitos, fizeram a opção, com os poucos recursos de que dispunham, de elaborar a campanha nacional de divulgação do direito dos segurados. Foi essa a decisão, em razão das necessidades, amparada no art. 5º da Portaria Interministerial nº 4.044, de 1998.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Creio que a Comissão poderia ajudar no sentido da criação de um fundo específico para essa conta, que seria gerida pelo Departamento Nacional de Trânsito, com a anuência do Conselho Nacional de Trânsito. Parece-me que a portaria estabelece como serão gastos os recursos. O Conselho decidiria, e o DENATRAN faria o gasto.

Com 700 milhões contingenciados, poderíamos fazer muita coisa para evitar a quantidade absurda de acidentes de trânsito no Brasil.



O SR. ARIDNEY LOYELO BARCELLOS - O Deputado João Dado perguntou sobre a possibilidade de existência de faixa exclusiva para motociclistas. O DENATRAN e o CONTRAN estão preocupados com essa questão.

No ano passado, o tema da Semana Nacional de Trânsito, aprovado pelo CONTRAN, foi *Você e a moto: uma união feliz*, por causa do grande número de acidentes verificados. A campanha nacional foi nesse sentido, tendo sido divulgada na televisão.

No ano passado, o DENATRAN realizou o primeiro seminário de educação e segurança do trânsito, cujo tema era *Você e a moto*. O CONTRAN tem trabalhado nisso. As faixas e tudo o mais são regulamentados pelo CONTRAN, que tem 6 câmaras temáticas que cuidam de diversos temas, entre eles assuntos veiculares, de segurança da via. São câmaras temáticas que estão tratando, no DENATRAN, do problema da moto e das infrações cometidas ao transitarem entre os veículos. Procuram criar medidas para regulamentar os procedimentos, a fim de evitar os acidentes com motociclistas imprudentes.

É o que posso dizer sobre esse assunto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Muito obrigado.

Com a palavra o Sr. Paulo José Rocha Júnior.

O SR. PAULO JOSÉ ROCHA JÚNIOR - Sr. Presidente, farei alguns esclarecimentos sobre as atividades do Ministério Público.

Depois da Constituição de 1988, estamos tendo um aprendizado de como trabalhar todas as funções que os Constituintes nos confiaram. Acredito que várias instituições da sociedade também estão tendo esse aprendizado, inclusive em aspectos em que não há uma regulamentação legal, como, por exemplo, o direito de greve do servidor público.

Quanto à fiscalização dos órgãos reguladores, estamos aprendendo e, de acordo com essa perspectiva, nós nos propomos, em um primeiro momento, a fiscalizar o Poder Público, a administração, no que se refere a suas funções, e não substituí-las.

O Constituinte foi muito claro ao estabelecer que ao Ministério Público é vedado fazer consultoria. Portanto, no que se refere à proposta do Dr. Marcello, ela



não estaria de acordo com o perfil constitucional do Ministério Público, porque não caberia a nós fazer uma fiscalização prévia de validade ou não dos documentos.

Cabe verificar se a administração está procedendo segundo as capacidades que a lei lhe conferiu e conforme os recursos orçamentários permitem.

O Dr. Aristides, que esteve aqui, tem conhecimento das limitações funcionais do Ministério Público, e creio que uma proposta de auditoria, conforme o Deputado propôs, não estaria de acordo com o nosso alcance de estrutura técnica. Todavia, acredito que o Poder Legislativo tem o auxílio do TCU para realizar eventual auditoria na SUSEP quanto ao gerenciamento desse recurso e no caso de casual leniência com alguma destinação dos percentuais do valor do prêmio do DPVAT.

Quanto aos valores das perícias, como já havia ressaltado, a lei prevê poucos requisitos para a implementação do seguro obrigatório. Mas o que se vê, até pelo excesso de fraudes, é o cuidado das seguradoras em exigir mais documentos do que a lei prevê. Daí surge a dificuldade, muitas vezes para o cidadão mais simples, de obter toda a documentação. Em vez de ir ao IML, órgão público, para obter a perícia, tem de aguardar o perito designado pela seguradora.

No que se refere ao contingenciamento de recursos do DENATRAN, o Ministério Público vem investigando certos contingenciamentos ou a inoperância de certas rubricas orçamentárias, como, por exemplo, o FUST ou mesmo os recursos orçamentários para agências reguladoras em geral, que vêm sendo sistematicamente cortados.

Parte dessas rubricas do DPVAT, tendo em vista que se tratam de recursos destinados a órgãos federais, gerenciados por uma autarquia federal, poderão ser objeto dessa análise de responsabilidade dos agentes públicos, na medida em que limitam o valor destinado por lei para que o Estado exerça suas competências.

Eu me penitencio por não ter tido tanto contato com as iniciativas da Procuradoria da República no Rio de Janeiro acerca do DPVAT e da atuação da SUSEP. Realmente desconheço as questões específicas de atuação lá ocorrida.

Estamos à disposição de V.Exas. para tentar obter algo na Justiça Federal do Distrito Federal, ou mesmo para encaminhar eventuais demandas aos órgãos do Ministério Público competentes para obter da administração pública o que dela se



espera, ou seja, atuação com eficiência, economicidade e o cumprimento de todos os princípios constitucionais previstos no art. 37.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Muito obrigado.

Com a palavra o Sr. Marcello Teixeira Bittencourt.

O SR. MARCELLO TEIXEIRA BITTENCOURT - Parabenizo o ilustre representante do Ministério Público, Dr. Paulo Rocha.

Entendo S.Sa., ao dizer que não há uma definição na lei. Quanto às competências do Tribunal de Contas da União, há previsão da participação do Ministério Público da União. Portanto, sugiro, se houver mudança na lei, acrescentar a participação do Ministério Público, criando-se um convênio de cooperação.

Vou ser sincero: é muito difícil saber se o documento é fraudulento, se houve a participação de uma quadrilha. Às vezes, o Ministério Público, por força da cooperação já existente com os órgãos policiais, com as Secretarias de Segurança, tem como monitorar a ação, por exemplo, de advogados ou de procuradores maliciosos que vêm atuando constantemente nas fraudes nas seguradoras.

Portanto, deveria ser concedido mais poder ao Ministério Público para poder atuar na investigação. Talvez, até poderia o Ministério Público supervisionar o trabalho das polícias, em termos de seguro obrigatório, nos cartórios e IMLs.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Nada mais havendo a tratar, declaro encerrados os trabalhos, antes, porém, convoco reunião ordinária para a próxima quarta-feira.

Agradeço aos Srs. César da Rocha Neves e Marcello Teixeira Bittencourt, ambos da SUSEP; ao Sr. Ricardo Xavier, Diretor-Geral do DPVAT; ao Sr. Aridney Loyelo Barcellos, Coordenador-Geral de Planejamento Operacional do Departamento Nacional de Trânsito — DENATRAN, e ao Dr. Paulo José Rocha Júnior, Procurador-Chefe da Procuradoria da República do Distrito Federal, a participação.

Declaro encerrada a presente reunião.