



NAIRON BASTOS PEREIRA
DÍVIDAS RURAIS E JUSTIÇA SOCIAL

REVISTA JURÍDICA

ANO XV - Nº 357
 1º DE DEZEMBRO DE 2011

CONSULEX®

WWW.CONSULEX.COM.BR



EDITORA
 CONSULEX



DIREITO INTERNACIONAL

TEMAS E PERSPECTIVAS GLOBAIS



CONTEXTO

RENATO MARCÃO

FIANÇA

PAGAR OU NÃO PAGAR?



TENDÊNCIAS

SÉBASTIEN KIWONGHI BIZAWU

A ERA DOS INDIGNADOS

ECONÔMICOS



DESTAQUE

LÁZARO GUIMARÃES

A INDÚSTRIA DOS CAMPOS

DE IMIGRANTES IRREGULARES

10
 C.T.
 13

O DPVAT NÃO ACOMPANHA MAIS O BRASIL

POR MATEUS MILHOMEM DE SOUSA E ÁUREO DO BRASIL CUNHA

Criado pela Lei Federal nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) foi instituído em âmbito nacional e vem contemplando milhares de segurados, apesar de uma notável gama de entraves e deficiências que pioram a cada ano.

O referido seguro abrange apenas danos pessoais, deixando de lado prejuízos morais e patrimoniais, a serem reclamados em ações judiciais. Com isso, apresenta-se bastante ineficiente para minorar os danos causados e desafogar a Justiça, muito embora sua preocupação com o aspecto do dano pessoal seja mesmo prioritária em cotejo com outros.

PROBLEMÁTICA ATUAL

Sucedem que a maioria dos acidentes automobilísticos redundam na ocorrência de danos patrimoniais, os quais, pelas razões expostas, não são abrangidos pela cobertura do Seguro DPVAT.

Não raro, além dos danos patrimoniais, também se verificam atos de violência, que justificam a necessidade de acesso ao Judiciário, o qual muitas vezes também não consegue resolver o problema, devido à ausência de uma política eficiente de perícias públicas e à falta de estrutura legal para agir na hipótese, muito frequente, de o causador do acidente não possuir bens penhoráveis.

O sistema atual de seguro obrigatório mostra-se também ineficiente quanto ao valor das indenizações, muito abaixo do ideal, tanto em relação às ocorrências com morte, quanto em se tratando de invalidez permanente total ou parcial, nada obstante se cobre um alto valor pelo seguro, sem mencionar os outros impostos pagos pelos proprietários de veículos automotores.

Outro ponto negativo do DPVAT diz respeito à balbúrdia causada no momento do seu requerimento ou do recebimento do prêmio, o que dá ensejo a ações de "proveitadores" e estelionatários, de que decorrem sérios prejuízos às partes verdadeiramente interessadas. De outra sorte, salienta-se que, por vezes, a falta de melhores esclarecimentos à população sobre os termos do presente seguro dá azo a estas intempéries. Hoje, quem analisa as demandas judiciais sobre o recebimento do seguro é uma superlotada Justiça, que tenta, em vão, fazer funcionar este entrave ao progresso nacional.

O pleito do aludido prêmio, a princípio é anunciado como um procedimento célere e simples, mas, na prática, se mostra de difícil manuseio, repleto de reflexos negativos como os já citados. Quase sempre, é necessário o ingresso na Justiça para dirimirem-se questões pertinentes ao DPVAT, mesmo porque, na fase da conciliação, muitas vezes, a parte interessada aceita receber menos para fugir da burocracia.

"A QUANTIDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NO BRASIL JÁ É GIGANTESCA, E AINDA VIVEMOS TEMPOS DE ACRÉSCIMO CONSIDERÁVEL DA FROTA, O QUE EXIGE O ENFRENTAMENTO DA QUESTÃO SECURITÁRIA COM A DEVIDA SERIEDADE. UM NOVO SEGURO DEVE CONTEMPLAR MUITO ALÉM DOS ITENS E OPÇÕES ABRANGIDOS PELO VELHO E DESGASTADO DPVAT"

O DPVAT transformou-se mais em um imposto da saúde pública do que em uma garantia do cidadão que está exposto ao trânsito brasileiro, apesar de arrecadar anualmente bem mais de um bilhão de reais. Deste montante, beneficiam-se o Sistema Único de Saúde, com 45% e o Denatran, com 5%, sendo os outros 50% divididos entre as planilhas de seguro, entidades como a Fundação Escola Nacional de Seguros e o Sindicato dos Corretores, além de ser empregado para custear despesas de corretagem.

Tudo isso sem se falar no relacionamento "estranho" entre o governo e as companhias de seguros privadas, mutuamente beneficiados por um ambiente monopolista, sem concorrência e lucrativo, onde operam por meio de consórcio e recebem corretagem sobre algo obrigatório.

O DPVAT é uma criação mista, ineficaz, de prêmio de seguro simbólico e elevado imposto, e que vem a atingir em cheio, como tantos outros, a classe média que além das despesas com saúde, educação, transporte e segurança, pode arcar em dobro com mais este tributo, por não existir isenção do DPVAT para quem contrata um seguro privado.

COMPARATIVO COM OUTROS PAÍSES

Nos Estados Unidos, por exemplo, o seguro de automóveis é obrigatório, com uma cobertura mínima. Ponto interessante, é que o seguro pode ser adquirido mediante uma apólice contendo outras opções de cobertura, além daquelas previstas como obrigatórias, englobando riscos patrimoniais, pessoais ou morais, ou seja, a exigência estatal é a de que o cidadão tenha um mínimo, em termos de seguro, restando-lhe a faculdade de contratar outras coberturas mais complexas.

Surpreendente mesmo é que a Guiana Francesa, a Venezuela, o Suriname e a Guiana estejam muito à frente do país com a segunda maior frota de veículos da América, no quesito seguro. Isto porque naqueles países vigora o regime lógico da responsabilidade civil obrigatória de veículos em favor de terceiros, em ambiente privado, capitalista e competitivo, que abarca não apenas as hipóteses de morte e invalidez permanente, mas qualquer dano originado de um acidente automobilístico. Penaliza-se com prisão quem utilizar o veículo sem estar coberto pelo seguro.

PERSPECTIVAS LEGAIS E O FUTURO DO DPVAT

É de bom alvitre que, no sistema pátrio, o seguro mantenha o caráter de obrigatoriedade em seus patamares mínimos, isentando do duplo pagamento aqueles que já possuem seguros em valores iguais ou superiores ao exigido, adquirindo tal novidade, portanto, o caráter de reforma tributária. Neste ensejo, pode-se ainda criar a cobertura de tratamento médico mínimo, o que aliviaria o peso sobre o sistema hospitalar e aumentaria

a circulação da economia, inclusive possibilitando a geração de novos impostos no sistema de saúde particular.

As diferenças entre veículos e perfis de condutores servirão apenas para o cálculo dos valores mínimos, pois o que se busca prevenir é a possibilidade de um causador de acidente arcar com o seu problema na linha divisória entre a impunidade e o justo, podendo preservar-se alíquotas diferenciadas onde esta individualização apresentar-se necessária. Este novo seguro poderá, inclusive, ter amplitude para alcançar outros meios de transporte, como o aéreo e o náutico.

Restará, a cargo do interessado, a pesquisa de mercado para eleger a seguradora que melhor lhe convier, inclusive dentre as estrangeiras, e que o seguro cubra todo e qualquer tipo de dano em favor de terceiros, inclusive o moral e o patrimonial, tendo-se que, ao invés de um consórcio, todas se apresentariam no ambiente saudável da competição capitalista.

A competição entre as empresas, aliás, e o fato de que todo veículo deverá ter seu seguro (redução do risco), fará com que o valor a ser cobrado por este aproxime-se bastante do que já é recolhido no momento, mas com um montante de pagamentos bem maior e que o seguro alcance todos os tipos de problema que cotidianamente os brasileiros enfrentam, sem que, até hoje, se tenha elaborado uma política de transportes públicos eficiente. Ocorrendo um acidente, ao invés de fugir, irritar-se ou brigar, o motorista calmamente socorrer-se-á de seu seguro, e o mau motorista será penalizado com um acréscimo no valor de seu prêmio nos anos subsequentes, o que se afigura um critério mais correto do que a estipulação de valor único para todos.

O INSS, que tomou a atitude louvável de passar a cobrar do infrator de trânsito que tenha causado acidente por embriaguez ou imprudência, os danos que tenha de arcar junto ao segurado, será altamente beneficiado com a nova sistemática do seguro, bem como o Estado como um todo, pois, hoje, a restituição de pontes, postes, muros, meio-fios, sinalizadores e assemelhados, destruídos em acidente, fica a cargo, principalmente, do próprio prejudicado, qual seja, o povo brasileiro.

Quanto à infraestrutura legal, deve-se erigir à categoria de infração penal o ato de dirigir sem seguro, como um tipo de crime de perigo, para que as mudanças ganhem a necessária ênfase e alcancem melhor os seus objetivos perante a sociedade.

A quantidade de veículos automotores no Brasil já é gigantesca, e ainda vivemos tempos de acréscimo considerável da frota, o que exige o enfrentamento da questão securitária com a devida seriedade, e não apenas sob o prisma do aumento da arrecadação tributária, para que, a exemplo do que ocorre em outros países, o seguro mantenha-se legalmente obrigatório e contemple muito além dos itens e opções abrangidos pelo velho e desgastado DPVAT.

MATEUS MILHOMEM DE SOUSA é Juiz de Direito (Juizado Criminal de Anápolis).
ÁUREO DO BRASIL CUNHA é Servidor da Justiça.