



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO PROCESSUAL CIVIL**

VANDERLANIO DE ALENCAR FEITOSA

**COMO RECEBER O PRÊMIO INTEGRAL DO SEGURO
OBRIGATÓRIO DPVAT**

**SOUSA - PB
2006**

VANDERLANIO DE ALENCAR FEITOSA

**COMO RECEBER O PRÊMIO INTEGRAL DO SEGURO
OBRIGATÓRIO DPVAT**

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Direito Processual Civil, do Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Direito Processual Civil.

Orientador: Professor Me. Joaquim Cavalcante de Alencar.

**SOUSA - PB
2006**

VANDERLANIO DE ALENCAR FEITOSA

**COMO RECEBER O PRÊMIO INTEGRAL DO SEGURO OBRIGATÓRIO
DPVAT**

Prof: Ms. Joaquim Cavalcante de Alencar – Orientador
Universidade Federal de Campina Grande

Prof.

Prof.

Cajazeiras-PB

DEDICATÓRIA

Dedico à minha esposa Josefina Nalba Severo
Feitosa pela força e incentivo nos momentos mais
difíceis.

À minha avó *in memoriam*, Anália que traçou em
mim a certeza de que “O Brasil de todos é maior que
o país de alguns”.

Ao professor Joaquim Cavalcante de Alencar, que
tornou possível a realização deste trabalho.

AGRADECIMENTO

Aos meus pais, por acreditarem e incentivarem a sempre seguir em frente, nunca desistindo dos meus sonhos e objetivos.

Aos meus grandes amigos Leonardo de Abreu Carolino e Antonio William Fernandes, que foram os maiores colaboradores da minha pesquisa.

Á Deus, a minha eterna gratidão, simplesmente por ter me guiado e ter colocado pessoas tão especiais em toda a minha trajetória.

EPÍGRAFE

“... a finalidade da Lei não consiste em condenar, castigar e suprimir a vida. E sim, em defendê-la, em levar o ser humano a se recuperar, dando-lhe a oportunidade de voltar a ser gente, de amar e ser amando”.

Voltaire

RESUMO

Este trabalho tem a pretensão de funcionar como um guia de seguro DPVAT - Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, como forma de divulgação deste seguro, por tantos desconhecidos, explicando a atuação das entidades ligadas ao seu funcionamento, o desenvolvimento histórico, a legislação a ele pertinente, a análise de pontos controvertidos e entendimentos diversos sobre o tema e, em especial, mostrar de forma prática, com embasamento teórico e jurisprudencial, a melhor forma de receber o pagamento do prêmio do seguro integral. Na elaboração deste trabalho, procura-se criar uma nova fonte de pesquisa, já que são poucas as fontes didáticas sobre o tema, baseando-se, fundamentalmente, na interpretação das leis, resoluções e julgados. Desta forma, conclui-se que o principal motivo para a escolha do tema foi observar os entendimentos doutrinários e jurisprudenciais no intuito de esclarecer as divergências encontradas em nosso direito quando se trata da matéria de Seguro Obrigatório DPVAT, abordando como palavra chave os valores indenizáveis em caso de acidente de trânsito, vez que é de suma importância para a sociedade reconhecer seus direitos.

PALAVRAS-CHAVES: Recebimento Obrigatório
Procedimento
Seguro DPVAT

ABSTRACT

This paper aims to function as a guide of the DPVAT insurance – Mandatory insurance for Personal Damage Caused by Terrestrial Automotive Vehicles, as way to make this insurance known, unknown by many, explaining the entities, performance regarding is functioning, historical development, the legislation it is pertinent to, the analysis of controverted points and different knowledge about the issue and, in special, show its practical form, with theoretical and jurisprudential approach, the best way to receive payment of the prize of the whole insurance. In its elaboration, they tried to create a new source of research, since there are few didactic sources about the issue, basing, fundamentally, on the interpretation of the laws, resolutions and the judged ones, thus, they conclude that the main reason for the choice of the theme was to observe the doctrinarian an jurisprudential knowledge aiming to clarify the divergences found in our right, when it comes to Mandatory Insurance DPVAT issue, approaching as the key word the compensated values in case of traffic accident, once it is of great importance for the society to recognize their rights.

Key words: Mandatory receiving, procedure and DPVAT insurance.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT	Conselho Nacional de Trânsito
DAMS	Despesas Médicas e Suplementares
DENATRAM	Departamento Nacional de Trânsito.
DETRAN	Departamento de Trânsito
DPVAT	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
FENASEG Capitalização	Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de
IPVA	Imposto de Veículos Automotores
IRB	Instituto de Resseguro do Brasil
RCCOVAT	Responsabilidade Civil dos Proprietários de Veículos Automotores de Via Terrestre
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
SUS	Sistema Único de Saúde
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1. O CONTRATO DE SEGURO	12
1.1 CONCEITO	13
1.2 NATUREZA JURÍDICA	14
1.3 MODALIDADES	15
2. O SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT	17
2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO SEGURO DPVAT	17
2.2 SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT: CONCEITO	19
2.3 DAS ENTIDADES RELACIONADAS COM O SEGURO DPVAT	19
2.3.1 CNSP – Conselho Nacional de Seguros Privados	21
2.3.2 SUSEP – Superintendência de Seguros Privados	22
2.3.3 IRB Brasil Resseguro S/A	22
2.3.4 FENASEG	22
2.4 BENEFICIÁRIO DO SEGURO DPVAT	23
3. FORMAS DE CONTRATAÇÃO DO SEGURO DPVAT	24
3.1 VEÍCULOS EXCLUÍDOS DO CONVÊNIO	25
4. DAS CONDIÇÕES DE COBERTURA	26
4.1 VEÍCULOS NÃO IDENTIFICADOS	27
4.2 SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT E A TEORIA DO RISCO	28
5. DOS VALORES INDENIZÁVEIS	30
CONCLUSÃO	32
REFERÊNCIAS	33
ANEXOS:	34
ANEXO A – LEI 6.194/74	34
ANEXO B – LEI 8.441/92	36
ANEXO C – RESOLUÇÃO CNSP N.º 112/2004	38

INTRODUÇÃO

Em virtude do grande número de acidentes automobilísticos ocorridos no Brasil nos últimos anos e do nível de informações que foram massificadas sobre o Seguro Obrigatório, nossos Pretórios se viram repletos de ações onde os autores requeriam não apenas o pagamento do seguro, mas, sobretudo, a diferença a que fazem *jus*.

A proposta deste trabalho é o de apresentar discussões jurídicas acerca do tema “Seguro Obrigatório DPVAT”, demonstrando as mudanças ocorridas na Lei, bem como trazer a análise de pontos controvertidos e entendimentos diversos sobre o tema e, em especial, mostrar de forma prática, com embasamento teórico e jurisprudencial, a melhor forma de receber o pagamento do prêmio do seguro integral.

No primeiro instante, pretende trazer ao conhecimento de todos os beneficiários, o que é o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, conhecido como Seguro DPVAT, eis que este tipo de seguro ainda é bastante desconhecido por todos, procurando-se, portanto, abranger a discussão sobre o tema, bem como tornar público este tipo de seguro.

No momento seguinte procurou-se esclarecer as modalidades de cobertura do seguro DPVAT e seus limites, uma vez que cada modalidade exige legalmente a apresentação de documentos suficientes e idôneos à comprovação do direito pretendido, bem como os diferentes valores da indenização para cada uma dessas modalidades.

Demonstrou-se também o modo de como a sociedade deve proceder para pleitear a indenização do seguro objeto do presente estudo, analisando a importância da regulação do sinistro na esfera administrativa, que se faz necessário apresentar toda documentação referente à liquidação de sinistro.

Ao afirmar que todos que sofrerem acidentes de automóveis terão direito à indenização do seguro DPVAT, esclareceremos que não será indenizado somente o proprietário do veículo, mas também aqueles que estejam em “trânsito”, desde de logo, analisando os critérios de “uso” e “nexo causal” desenvolvidos a partir da natureza do seguro DPVAT.

Vale ressaltar, também, que este trabalho irá esclarecer quem são os beneficiários do seguro DPVAT, havendo uma pequena discussão com relação ao Novo Código Civil no que tange a ordem hereditária, pois coloca em iguais condições os cônjuges e os companheiros.

Desta forma, procura-se fazer deste trabalho uma nova fonte de pesquisa, já que são poucas as fontes didáticas sobre o tema, baseando-se, fundamentalmente, na interpretação das leis, resoluções e Julgados.

1. O CONTRATO DE SEGURO

O contrato de seguro surgiu no direito medieval, como consequência do desenvolvimento da navegação. Segundo o insigne jurista Silvio Rodrigues (2002:353), encontrou resistência de início, pois além de entender que tinha caráter idêntico ao jogo e a aposta, apresentava falta de segurança em vários fatores, entre os quais a freqüente falência dos seguradores, a nenhuma garantia quanto ao recebimento da indenização quando ocorria o sinistro e etc.

Conhecido no século XVI, o primeiro ramo de seguro a surgir foi o seguro marítimo, seguro este que no Brasil está disciplinado no Código Comercial.

Já o seguro terrestre começou a se desenvolver na Inglaterra a partir do século XVII, porém somente no final do século XVIII e começo do século XIX, é que este seguro se fundiu, alcançando no século XX extraordinário desenvolvimento.

Continua o mestre Silvio Rodrigues (2002:354) afirmando que a regulamentação dos seguros terrestres, entre os quais se inclui o seguro de vida, foi regulamentado inicialmente pelo Decreto nº 4270 de 16 de dezembro de 1901, sendo modificado pelo art. 3º, VIII da Lei nº 1916 de 30 de dezembro de 1906. Entretanto, medida importante foi a trazida pelo Decreto nº 5072 de 12 de dezembro de 1903, que submeteu as companhias de seguro à autorização para funcionar no país.

Podemos então verificar que o contrato de seguro pertence ao campo do direito comercial, sendo essa imposição legal decorrente da própria função econômico-social do contrato.

Todavia, conforme o saudoso mestre Orlando Gomes (2001:410) o Código Civil brasileiro disciplina o contrato de seguro, estatuinto regras, que, embora completadas por leis especiais, continuam a serem básicas.

O Código Civil de 1916 disciplinava a matéria de seguro de coisa e de vida em cinco diferentes seções, que cuidavam dos seguintes tópicos: das disposições gerais do seguro; das obrigações do segurado; das obrigações do segurador; do seguro mútuo e do seguro de vida.

Entretanto, com o Código Civil de 2002, essa estrutura foi mudada, tratando do contrato de seguro em três seções, sendo a primeira denominada "disposições gerais"; a segunda "do seguro de dano"; e a terceira "do seguro de pessoas".

Desse modo, justificam-se considerações a seu respeito, limitadas aos princípios gerais a que se subordina, pois os seguros mútuos fazem parte do Direito Civil.

1.1 CONCEITO

O Código Civil de 1916, em seu art.1.432, definia contrato de seguro de uma forma incompleta, pois dizia respeito somente ao seguro de riscos sobre coisas móveis ou imóveis, sendo certo que também podem ser objeto de operações de seguros privados os relativos à vida, obrigações, direitos e garantias, ou seja, qualquer coisa que exista ou que seja esperada, sujeita a riscos e a influências economicamente vantajosas pode ser objeto de seguro. Dispunha o referido artigo: "Art. 1432. Considera-se contrato de seguro aquele pelo qual uma das partes se obriga para com a outra, mediante pagamento de um prêmio, a indenizá-la do prejuízo decorrente de riscos futuros, previsto no contrato".

O Código Civil de 2002, em seu art. 757 definiu de maneira mais ampla o contrato de seguro, como podemos observar: "Art. 757. Pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados".

Excelente conceito nos traz a ilustre doutrinadora Maria Helena Diniz (1999:386)

ips litteris:

O contrato de seguro é o meio pelo qual a pessoa física ou jurídica se protege contra os riscos que impedem sobre sua vida, ou sobre o objeto de seus negócios. Por outro lado, permite a formação de capitais pelo acúmulo dos prêmios pagos pelo segurado, representando uma forma de economia, uma garantia de execução das obrigações contraídas, com reforço de crédito público, pois as dívidas do segurado estão garantidas pelo contrato de seguro.

No contrato de seguro aparecem elementos específicos que são as partes (segurado e segurador), o objeto (risco) e a remuneração (prêmio). O objeto do negócio é o risco, que o segurado transfere ao segurador, pelo fato de estar expostos a eventualidade de um dano a sua pessoa, ou ao seu patrimônio, motivado pelo acaso. Conclui Silvio Rodrigues (2002:330) que quando o evento que produz o dano é infeliz, chama-se sinistro.

Convém distinguir risco de sinistro, pois o primeiro existe sempre, enquanto o segundo pode ou não ocorrer. O risco é iminente, enquanto o sinistro é eventual.

Assim, podemos verificar que no contrato de seguro o segurado fornece ao segurador uma contribuição periódica e moderada, chamada prêmio, em troca do risco, que a seguradora assume em caso de sinistro de indenizar o segurado dos prejuízos por este experimentado.

1.2 NATUREZA JURÍDICA

O contrato de seguro, pode ser classificado como: contrato bilateral, oneroso e aleatório.

É contrato de natureza bilateral por gerar obrigações para o segurado e segurador, sendo que a prestação paga pelo segurador somente se justifica pela prestação paga pelo segurado. O segurador assume o risco que lhe transfere o segurado porque deseja o prêmio. O segurado paga o prêmio porque visa livrar-se do risco que o preocupa.

Entende-se ser contrato oneroso, vez que implica ônus e vantagens econômicas para ambas as partes. Ao ser pago o prêmio obtém-se, a vantagem econômica resultante da transferência do risco ao segurador; este, por sua vez, precisa efetuar os dispêndios de ordem administrativa e operacional, além da contraprestação de indenização nos casos de ocorrência dos riscos previstos e cobertos.

Por fim o contrato aleatório por não haver equivalência entre as prestações dos contratantes e por nenhum deles poder antever, no momento do negócio aquilo que vai receber. O ganho ou a perda dos contraentes dependerá de fatos futuros e incertos, previstos no contrato que constituem o risco.

Entretanto, para o doutrinador Orlando Gomes (2001:411), o contrato de seguro possui mais duas características, pois entende ser o contrato de seguro consensual e contrato de adesão.

Entendem ser contrato consensual, por ser obrigatória a forma escrita. Não é necessário, com efeito, a prática de qualquer ato por parte dos contratantes para que se aperfeiçoe. Basta o consenso manifestado pela forma própria.

É contrato de adesão por ter a necessidade de uniformizar condições para numerosos segurados, possibilitando a determinação de seu conteúdo pela empresa seguradora, que insere, numa apólice impressa, cláusulas habituais e invariáveis.

Desta forma, podemos dizer que a natureza jurídica do contrato de seguro é contrato bilateral, oneroso, aleatório, consensual e de adesão.

1.3 MODALIDADES

As modalidades das operações de seguro, conforme a natureza do risco, faz-se na própria lei, em razão da influência que exerce no conteúdo do contrato, especialmente no que tange as obrigações do segurador. O contrato de seguro, segundo Maria Helena Diniz (1999:385) possui várias modalidades, as quais iremos estudar diferenciando-as:

Quanto às *normas* que disciplinam

- Comerciais - regidos pelo código comercial, que trata dos seguros marítimos de transporte de casco;
- Civis, regidos pelo Código Civil, atinentes ao seguro terrestre e o seguro de vida.

Quanto ao *número* de pessoas

- Individuais - quando no contrato compreender um só segurado;
- Coletivo - se no contrato abrangerem várias pessoas.

Quanto ao *meio* em que se desenrola o risco

- Terrestres;
- Marítimos;
- Aéreos.

Quanto ao *objeto* que visam garantir

- Patrimoniais - se destina a cobrir perdas resultantes de obrigações;
- Reais - se objetivar os prejuízos sofridos por uma coisa e pessoais se disserem respeito às faculdades humanas, a saúde e a vida.

Quanto à *prestação* do segurado

- A prêmio - quando se refere aos que obrigam o contratante a pagar uma parcela fixa convencional;
- Mútuos - quando as obrigações forem recolhidas em função dos riscos verificados, repartindo-se as conseqüências, posteriormente, entre os

associados mutualistas. Os seguros mútuos são cíveis, pois para sua realização, os próprios segurados constituem a sociedade seguradora, contribuindo em lugar do prêmio com as cotas necessárias para fazer frente às despesas da administração e aos prejuízos verificados;

- Mistos - quando for determinado um pagamento fixo e outro de repique, em função do sinistro, a ser dividido entre os mutualista.

Quanto às *obrigações* do segurador

- Seguros dos ramos elementares - compreendem-se os seguros para cobertura dos riscos de fogo, transportes, acidentes e outros acontecimentos danosos. Nas operações dessas classes constituem o seguro marítimo, terrestres e aeronáuticos.
- Seguros de vida que incluem os que garantem a pessoa do segurado contra os riscos a que estão expostas sua existência, sua integridade física e sua saúde. A esta categoria pertencem os seguros sociais que constituem, hoje, objeto de previdência, organizadas em instituições paraestatais.

A principal diferença entre os dois grupos está na índole do pagamento devido pela empresa seguradora, pois, nas operações de ramos elementares, a obrigação do segurador consiste numa indenização, caso o sinistro ocorra, já nas operações do seguro de vida, não há reparação de um dano ou indenização propriamente dita, pois não se pretende eliminar as conseqüências patrimoniais de um sinistro, mas sim pagar certa soma ao beneficiário designado pelo segurado.

Quanto ao seguro contra acidentes:

- Seguro contra acidentes de trabalho, obrigatório a todo empregador e o seguro contra acidentes pessoais.
- Seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, que tem como finalidade cobrir riscos de morte ou lesão oriundos de acidentes ocorridos, bem como as despesas médicas e hospitalares.

Dessas diversas espécies de seguro, estudaremos em profundidade apenas o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, chamado de seguro DPVAT.

2. O SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT

2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO SEGURO DPVAT

Diante do quadro de necessidade social, buscou-se solução juridicamente sensata, o que não poderia ser encontrado dentro dos princípios da teoria subjetiva. Sendo assim, o Decreto-Lei nº 73/66 criou os chamados “Seguros Obrigatórios” de responsabilidade objetiva.

Este tipo de seguro foi criado com intuito social, visto que os beneficiados por esta modalidade são as vítimas de acidente de trânsito e seus dependentes.

O Decreto-Lei nº 73/66, no seu artigo 20, tornou obrigatória a contratação de várias modalidades de seguro, entre elas o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre. A verdade é que esta modalidade de seguro possui claro alcance social, em benefício das vítimas, pois houve grande crescimento da indústria automobilística no país, com conseqüente crescimento no movimento de veículos nos centros urbanos.

Entretanto, foi criado o Decreto nº 61.867 de 07.12.1967 que regulou os seguros obrigatórios previstos no artigo 20 do Decreto-Lei nº 73/66, entre eles o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil dos Proprietários de Veículos Automotores de Via Terrestre (RCOVAT).

Esse Seguro chamado RCOVAT, garantia a reparação de danos pessoais e de danos materiais, sendo que a responsabilidade já era objetiva e a contratação do seguro através de bilhete acontecia juntamente com a companhia seguradora escolhida pelo interessado. Essa forma de contratação só foi possível graças à inovação introduzida na legislação pelo artigo 10 do Decreto-Lei nº 73/66, possibilitando a realização do contrato através de bilhete com a seguradora de sua livre escolha, a qual comprovava o pagamento do prêmio mediante a apresentação do bilhete devidamente quitado na rede bancária, o que antes era permitido somente por apólice precedida da respectiva proposta.

Surge, então, a Lei 6.194 de 19.12.1974, alterando parcialmente o artigo 20 do Decreto-Lei nº 73/66, introduzindo como obrigatório o seguro de “Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não”, inferindo-se, claramente, que para haver qualquer indenização há

necessidade de ter havido, efetivamente, um acidente de trânsito causado por veículo automotor, sendo imprescindível que tal veículo tenha sido reconhecido oficialmente pelo Conselho Nacional de Trânsito – CNT, nos termos da Lei.

Por isso é que a implantação e fiscalização do Conselho Nacionais de Trânsito realizadas por intermédio dos DETRANS, observam a sistemática de que através das montadoras, o DETRAN toma conhecimento de todos os veículos fabricados no país, atribuindo a cada chassi um número de RENAVAN. Quando o veículo é vendido, cabe ao proprietário adquirente licenciá-lo junto ao respectivo DETRAN, ocasião em que o veículo recebe o número da placa de identificação, momento em que o DETRAN passa a reconhecer a efetiva existência do veículo. Verifica-se então, que todo veículo automotor de via terrestre deverá ter um número de placa, que é o registro de identificação.

Desta forma, surgia o Seguro DPVAT, com a finalidade de amparar os danos pessoais das vítimas de acidentes de trânsito em todo território nacional, não importando de quem fosse a culpa pelo fato gerador (responsabilidade civil objetiva).

O artigo 7º da Lei 6.194/74 previa um Consórcio Especial de Indenização (C.E.I.), como foi designado na Resolução CNSP-02 de 03.10.1975, que se destinava a fazer face ao pagamento das indenizações em caso de morte causada por veículo não identificado, sendo, no entanto, o valor desta indenização de 50% do valor estabelecido para os veículos identificados, em que seu pagamento era efetuado pelo Instituto de Resseguro do Brasil – IRB – hoje chamado de IRB Brasil Resseguros S/A, na qualidade de administrador do Consórcio Especial de Indenização (C.E.I.).

Com o advento da Resolução CNSP-06/86, o seguro passou a ser contratado com o licenciamento do veículo, sendo o bilhete emitido simultaneamente com o DUT, exceto para as categorias tarifárias 3 e 4 que correspondem a ônibus e Micro-ônibus, cuja contratação continuou a ser realizada mediante bilhete tradicional.

Nesta mesma ocasião, em abril de 1986 foi formado o Convênio DPVAT, administrado pela FENASEG – Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização. As seguradoras que formam o Convênio DPVAT são compulsoriamente contratadas por todos os proprietários de veículos, onde o prêmio correspondente é quitado no mesmo prazo do IPVA e a obrigação de fazer o seguro advém da simples existência do veículo. Desta forma, sinistros ocorridos anteriormente à data deste Convênio são de inteira responsabilidade das seguradoras emittentes do

respectivo bilhete de seguro e que, deste modo, assumiram o risco dos acidentes automobilísticos.

Com tantas alterações foi criada a Lei nº 8.441 de 13.07.1992, que alterou alguns artigos da Lei nº 6.194/74, principalmente no que diz respeito ao artigo 7º, passando a indenizar os veículos não identificados, com seguro não realizado ou vencido, no valor de 100% e válida para todas as garantias. Porém, partindo do princípio de que o seguro é obrigatório e a sua não realização constitui transgressão à norma legal, foi conferido ao consórcio, o direito de regresso contra o proprietário do veículo que se enquadre numa das condições irregulares e que venha a ser o causador dos danos. Assim, tendo em vista o princípio constitucional da irretroatividade da lei civil, esta amplitude só é válida para os sinistros ocorridos após o advento da Lei nº 8.441/92.

A Lei nº 8.441/92 dispensa a obrigatoriedade de comprovação do pagamento do prêmio, mas não prescinde da prova do registro do veículo no órgão competente, porque, sem isto, não se trata de veículo de via terrestre para os efeitos da lei. Um veículo de via terrestre sem registro no DETRAN que venha causar danos, seja a terceiros, seja ao seu dono, não confere nem àquelas nem a estes direitos, pois é um objeto inexistente no sentido da lei.

O legislador estabeleceu o seguro DPVAT para garantir uma indenização mínima às vítimas de acidentes automobilísticos, mesmo não havendo culpa do motorista, suposto segurado.

Constata-se, então, que não há contrato nesta modalidade de Seguro, e sim uma imposição legal, de responsabilidade social, para cobrir os riscos da circulação dos veículos em geral, sendo tal entendimento fortalecido pelas alterações estabelecidas pela Lei nº 8.441/92, determinando que as indenizações sejam devidas em todas as modalidades de coberturas, mesmo que o acidente tenha sido provocado por veículos não identificados ou veículos com seguro não realizado ou vencido.

2.2 SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT: CONCEITO

O seguro obrigatório DPVAT é um tipo especial de seguro, pois foi criado pelo Decreto-Lei nº 73/66 e alterado pela Lei nº 6.194/74, que foi ampliada pela Lei nº 8441/92, ambas Leis Federais, com intuito de indenizar as vítimas de acidentes de

trânsito e/ou seus beneficiários em todo território nacional, independente da apuração de culpado.

Podemos verificar que o traço mais característico do seguro é, sem dúvida, o risco, porquanto é por temer a ele que uma pessoa é levada à decisão de realizar um seguro. Desta forma, sempre que presente o risco, presente estará à instituição do seguro para garantir a reparação dos seus danos ou ao menos minimizá-los.

O seguro obrigatório de responsabilidade civil de proprietários de veículos automotores de via terrestre – DPVAT – funda-se, exatamente, na responsabilidade civil objetiva, que tem por suporte jurídico a teoria do risco.

Sendo, a regra geral, a responsabilidade com culpa, a responsabilidade objetiva somente pode ser admitida nas hipóteses expressamente previstas em lei, sendo o seguro obrigatório DPVAT uma das hipóteses de responsabilidade objetiva prevista em nosso direito positivo.

O seguro DPVAT, sua história e desenvolvimento estão relacionados e vinculados diretamente com o crescimento da indústria automobilística no país. A evolução da legislação acompanha, quase que simultaneamente, o aumento do número de veículos em circulação no território nacional.

Difere-se o seguro DPVAT das modalidades costumeiras de seguros, posto que é obrigatório seu recolhimento às pessoas proprietárias de veículos automotores de via terrestre, com algumas exceções que estudaremos no momento correto.

O legislador estabeleceu este tipo de seguro para garantir uma indenização mínima às vítimas de acidentes automobilísticos, mesmo não havendo culpa do motorista atropelador, suposto segurado, pois pretendia apenas reparar os danos causados às vítimas de acidentes de trânsito em todo território nacional.

Pode-se dizer que, a partir da Lei nº 6194/74, esse seguro deixou de se caracterizar como seguro de responsabilidade civil do proprietário para se transformar em um seguro social em que o segurado é indeterminado, só se tornado conhecido quando da ocorrência do sinistro, ou seja, quando assumir posição de vítima de acidente automobilístico. O proprietário do veículo, portanto, ao contrário do que ocorre no seguro de responsabilidade civil, não é o segurado, mas sim o estipulante do seguro em favor de terceiro.

Constata-se, então que nesta modalidade de seguro não há contrato, e sim uma imposição legal, de responsabilidade social, pois é visto pelo legislador como uma forma de diminuir o sofrimento da pessoa vitimada.

O seguro de responsabilidade civil, não tem outro objetivo senão o de garantir ao segurado o reembolso daquilo que venha ele a se despendar para reparar os danos que causar a terceiros.

Desta forma, podemos verificar a importância e finalidade do seguro DPVAT, que se tornou obrigatório com o Decreto-Lei nº 73/66, a qual pretendia alcançar vários objetivos instituídos pelo Sistema Nacional de Seguros Privados, constituídos de alguns órgãos da Administração Pública, tais como: Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); Instituto de Resseguro do Brasil (IRB Brasil Resseguro S/A) e as sociedades autorizadas a operar em seguros privados e dos corretores habilitados, todos participantes da evolução e aplicação do seguro DPVAT, além da sociedade.

Como algumas dessas entidades são de suma significância para o seguro DPVAT, passaremos a analisá-la de forma sucinta, tendo em vista a importância para a matéria em exame.

2.3 DAS ENTIDADES RELACIONADAS COM O SEGURO DPVAT

2.3.1 CNSP – Conselho Nacional de Seguros Privados

Visando estruturar o instrumento necessário à execução da competência privativa a ele invocada, o Governo Federal instituiu o Sistema Nacional de Seguros Privados (art.8º do Decreto-Lei nº 73/66), com as atribuições e competências listadas no art.32 do referido Decreto-Lei.

Foi colocado na cúpula do sistema instituído e é hierarquicamente superior as demais entidades elencadas no artigo 8.º do Decreto-Lei 73/66.

O CNSP, na execução de sua competência, baixa normas de caráter geral, entre os quais se encontra o DPVAT, conforme estabelecido no artigo 12 da Lei nº 6.194/74 que versa especificamente sobre este tipo de seguro.

O CNSP manifesta suas decisões através de resoluções, cabendo à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP dar publicidade à resolução, o que faz via Diário Oficial da União.

2.3.2 SUSEP – Superintendência de Seguros Privados

A SUSEP foi criada pelo Decreto-Lei nº 73/66. Está posicionada hierarquicamente abaixo do CNSP, desligando-se da administração direta para a indireta sob a forma de entidade autárquica, jurisdicionada, originariamente, ao Ministério da Fazenda.

A SUSEP é executora da política traçada pelo CNSP, bem como fiscalizadora da constituição, organização, funcionamento e operações das sociedades seguradoras.

Importante salientar que a SUSEP sofreu profundas alterações decorrentes da Lei nº 9.932/99 quando teve suas atribuições e competências ampliadas, bem como a lei em referência dispõe sobre a transferência de atribuições do IRB para a SUSEP e dá outras providências.

2.3.3 IRB – Brasil Resseguros S/A

Também subordinado as diretrizes do CNSP, tem a finalidade de regular o co-seguro, o resseguro e a retrocessão, bem como a de promover o desenvolvimento das operações de seguro.

A importância desta entidade para a matéria em exame configura-se, mormente, no Consórcio Especial de Indenizações (C.E.I.), como foi designado pela Resolução CNSP nº 02/75, com previsão no art.7.º da Lei 6.194/74, haja vista que o IRB figurava como administrador do C.E.I.

Este consórcio destinava-se a fazer face ao pagamento das indenizações em caso de morte causada por veículos automotores não identificados.

2.3.4 FENASEG – Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização

Apesar desta entidade não estar elencada no art.8.º do Decreto-Lei 73/66, seu estudo é extremamente relevante no que tange o seguro DPVAT.

A partir da criação do Convênio DPVAT em 1986 (por determinação da Resolução CNSP nº 06/86) a FENASEG exerce papel fundamental para o seguro em exame, figurando como gestora do fundo DPVAT.

Por força de um instrumento próprio, o Convênio DPVAT, essa entidade de classe é mandatária das sociedades seguradoras que operam seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre - DPVAT

Tal mandato, todavia, não confere a FENASEG os encargos, deveres, direitos, atribuições e competência que a lei torna exclusivos das sociedades seguradoras. Não confere porque isto significaria uma transferência de atribuições a quem é incompetente para exercitá-las.

2.4 BENEFICIÁRIOS DO SEGURO DPVAT

O art.4.º da Lei nº 6.194/74 determina quem são os beneficiários do Seguro DPVAT.

Em caso de DAMS (Despesas Médicas e Hospitalares) e Invalidez Permanente os beneficiários são as próprias vítimas, já em caso de morte é o cônjuge sobrevivente e, na sua falta, os herdeiros legais.

Segundo o antigo parágrafo único do art.4.º: “para os fins deste artigo a companheira será equiparada a esposa, nos casos admitidos pela Lei Previdenciária”.

Todavia, a Lei nº 8.441/92 alterou este dispositivo, substituindo o parágrafo único por outros dois. Passaremos analisar o novo parágrafo primeiro.

Para fim deste artigo, a companheira equipara-se à esposa, nos casos admitidos pela Lei da Previdência; o companheiro será equiparado ao esposo, quando tiver com a vítima convivência marital atual por mais de cinco anos ou, convivendo com ela, do convívio tiver filhos.

É flagrante a inconstitucionalidade desse parágrafo, haja vista que dá tratamento diverso para a companheira e para o companheiro, ferindo o princípio da isonomia entre os homens e mulheres, conforme disposto no art. 5º, I da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Cumpra salientar ainda, que o Código Civil de 2002, em seu art. 1725, no que tange a ordem hereditária, coloca em iguais condições os cônjuges e companheiros.

3. FORMAS DE CONTRATAÇÃO DO SEGURO DPVAT

A partir da Resolução CNSP-06/86, o seguro passou a ser contratado simultaneamente com o licenciamento do veículo, o que foi de grande modernidade, pois o bilhete passou a ser emitido junto com o DUT, exceto para as categorias 3 e 4 (ônibus e micro-ônibus), cuja contratação continuou se realizando via bilhete tradicional.

Segundo Luis Mendonça (2000:36) é óbvio que a emissão conjunta do DUT e DPVAT devem ser privativo dos DETRAN's, desfalcando o seguro de condições para uma contratação direta (e individual) pelas seguradoras, pois assim, o DPVAT virou operação coletiva, mas não estatizada, sendo as empresas levadas a se agruparem em convênio com feição de serviço social.

Nesta mesma ocasião, foi formado o convênio DPVAT, administrado pela FENASEG - Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização, a qual já estudamos no capítulo anterior. Em consequência, às seguradoras que operassem com o seguro DPVAT e participassem do Convênio seriam compulsoriamente contratadas por todos os proprietários. O prêmio correspondente é quitado por intermédio do IPVA e a obrigação de fazer o seguro decorre da simples existência ou utilização do veículo. Por lei, o não pagamento do seguros caracteriza que ele não está devidamente licenciado.

Assim, sinistros ocorridos antes de abril de 1986 são de inteira responsabilidade das seguradoras emitentes do respectivo bilhete do seguro e que, deste modo, assumiram o risco dos acidentes automobilísticos. A partir daquela data, os sinistros passaram a ser suportados pelo "pool" assim constituído.

Desta forma, seguindo os ensinamentos de Domingos Afonso Kriger Filho (2000:149) verifica-se que este seguro tem seu fato gerador a simples existência ou utilização dos veículos autorizados a circular pelo Código de Trânsito Brasileiro, sendo que pelos termos do art. 6.º do Decreto nº 61.867 todas as pessoas, transportadas ou não, que forem vítima de acidente de trânsito causados por veículos automotores de via terrestres ou por sua carga, têm o direito de receber a indenização em caso de morte, invalidez permanente e DAMS, uma vez observadas as disposições legais.

Os Tribunais tem entendido no que tange a falta de contratação deste seguro pelo veículo envolvido no sinistro, que as seguradoras não podem se recusar a pagar a indenização proveniente de seguro obrigatório alegando falta de pagamento do mesmo

pelo proprietário do veículo causador do acidente, sendo-lhes assegurado o direito de ingressar com ação regressiva contra este pelo que pagaram aos beneficiários.

3.1 VEÍCULOS EXCLUÍDOS DO CONVÊNIO

Os veículos excluídos do convênio são os previstos no art. 5º, § 2º, I e II da Resolução CNSP-56/2001, quais sejam:

- Veículos pertencentes aos órgãos da Administração Pública Direta, Indireta, Autárquica e Funcional dos Governos Estaduais;
- Veículos enviados por fabricantes a concessionárias e distribuidores, que trafegam por suas próprias rodas, para diversos pontos do País (chamadas viagens de entrega);
- Categorias 3 (ônibus, micro-ônibus e lotação com cobrança de frete);
- Categorias 4 (micro-ônibus com cobrança de frete, mas com lotação não superior a 10 (dez) passageiros e ônibus, micro-ônibus e lotações sem cobrança de frete).

A contratação desses veículos excluídos do convênio é feita através de bilhete, emitido pela seguradora de livre escolha do proprietário ou por seguradora prevista no inciso I, parágrafo 2.º do art. 5.º da resolução.

Cabe aqui ressaltar algumas considerações quando da resolução CNSP-56/2001 que trata das normas Disciplinadoras do Seguro DPVAT, as quais no seu art 1.º diz que: "estão obrigados a contratar o seguro DPVAT, os proprietários de veículos sujeitos a registro e licenciamento, na forma estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro".

Por sua vez, os artigos 120 e 130 do código de Trânsito Brasileiro dispõem:

Art.120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário na forma da lei.

Art.130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

Verifica-se, então, que todo veículo automotor, deverá ser registrado e licenciado, conforme estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito, estando os proprietários obrigados a contratar o seguro obrigatório DPVAT.

4. DAS CONDIÇÕES DE COBERTURA

O Seguro DPVAT tem por finalidade dar cobertura aos danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, sendo assim, todas as pessoas que forem vítimas de acidente de trânsito cobertas pelo Seguro DPVAT.

Os danos pessoais cobertos pelo seguro DPVAT compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares (DAMS).

As indenizações por morte e invalidez permanente não são cumulativas, ou seja, no caso em que uma vítima venha a falecer em decorrência do mesmo acidente que já havia dado ensejo à indenização por invalidez permanente, a seguradora pagará a indenização por morte, deduzindo a importância já paga em razão da invalidez.

Entretanto, quando se tratar de reembolso de DAMS, não poderá ser descontado qualquer pagamento por morte ou invalidez permanente.

Cumprе salientar que o processo de regulação, apesar de efetivado em âmbito administrativo, sob a responsabilidade da seguradora que efetua a regulação, tem importância fundamental no sistema de indenizações de seguro obrigatório.

Desta forma, através do trabalho dos técnicos reguladores, são detectadas falhas ou insuficiências de documentação que, se passassem despercebidas acarretarão prejuízos para todo sistema e, conseqüentemente para toda a coletividade.

A lei determina que sejam pagas as indenizações desde que preenchidas as exigências legais, com documentos suficientes e idôneos para a comprovação do fato constitutivo do direito pretendido.

O procedimento para se receber a indenização é simples, pois na medida em que os interessados municiem a Seguradora de todos os documentos necessários à liquidação do sinistro, dentre os quais os que comprovem a qualidade dos beneficiários, estes receberão o devido prêmio.

Com efeito, se estiver correta e completa a documentação apresentada administrativamente, a indenização é paga no prazo de 15 (quinze) dias.

Assim, a documentação legalmente exigida é:

- Em caso de Morte – certidão de óbito da vítima, registro policial da ocorrência, DUT do veículo, documentos pessoais da vítima e do beneficiário, prova da condição de beneficiário e comprovante de residência. Caso a certidão de óbito não conclua a *causa mortis*, a ela deverá ser acrescentada a certidão de auto necropsia do instituto médico legal comprovando onexo causal.
- Em caso de Invalidez Permanente – Registro policial da ocorrência, DUT do veículo, documentos pessoais da vítima, prova das despesas efetuadas pela vítima e laudo médico identificando e quantificando as lesões físicas ou psíquicas sofridas.
- Em caso de DAMS – registro policial da ocorrência, DUT do veículo, documentos pessoais da vítima e prova das despesas efetuadas pela vítima (recibos ou nota fiscal, receituário médico e outros).

Nos dois últimos casos, havendo dúvida quanto ao nexo causal, poderá ser acrescentado relatório de internamento ou tratamento ao boletim de atendimento hospitalar.

Os valores das indenizações são fixados pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), conforme tabela apresentada posteriormente. O reembolso em razão de DAMS vem sendo calculado com base nos valores estabelecidos na Tabela do Sistema Único de Saúde (SUS). Esta é uma forma de padronizar os cálculos em todo território Nacional, tornando assim os reembolsos mais justos.

Já as indenizações pagas em razão de invalidez permanente são calculadas com base em tabela criada com esta finalidade, qual seja a Tabela para Cálculo da Indenização em Caso de Invalidez Permanente, que varia conforme o percentual tabelado referente a cada lesão sofrida.

4.1 VEÍCULOS NÃO IDENTIFICADOS

Conforme já estudamos, antes da criação do Convênio DPVAT, a contratação deste seguro era feita através de bilhete, devendo o beneficiário pleitear a verba indenizatória frente à seguradora que emitiu o bilhete.

Assim, em caso de atropelamento, não se conhecendo o motorista atropelado, tornava-se impossível identificar a seguradora responsável pela indenização.

O CNSP, a fim de aliviar o sofrimento das vítimas de acidentes automobilísticos, determinou a criação do Fundo Consorcial de Indenização.

A Lei 8.441/92 alterou o art. 7º da Lei nº 6.194/74, dando maior amplitude à cobertura, vez que passou a indenizar os danos causados por veículos não identificados, a seguradora não identificada, com seguro não realizado ou vencido. Porém, partindo do princípio de que o seguro é obrigatório e a sua não realização constitui transgressão a norma legal, foi conferido ao Consórcio o direito de regresso contra o proprietário do veículo que se enquadre numa das condições irregulares e que venha a ser causador dos danos.

Desta forma, acidentes ocorridos após a Lei nº 8.441/92, estariam cobertos em todas as garantias, ou seja, em caso de morte, invalidez permanente e DAMS, sendo suas indenizações de até 100% do valor vigente da data do pagamento.

O STJ expediu o enunciado da Súmula 257: “A falta do pagamento do prêmio do seguro obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) não é motivo para a recusa do pagamento da indenização”.

Verificamos, então, que não importa se o prêmio está pago ou não, toda e qualquer pessoa que for vítima de acidente automobilístico causado por veículos automotores de via terrestre possui direito de receber a indenização.

4.2 SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT E A TEORIA DO RISCO

A responsabilidade objetiva, sem culpa, baseada na chamada teoria de risco se contrapõe à responsabilidade subjetiva, que até a instituição dos seguros obrigatórios pelo Dec-Lei nº 73/66 era isoladamente adotada pelo sistema securitário brasileiro.

Para a responsabilidade objetiva, a culpa é irrelevante para a configuração do dever de indenizar, porém deve haver relação da causalidade, pois não se pode responsabilizar a quem não tenha dado causa ao evento.

Cabe aqui ressaltar, rapidamente culpa presumida da teoria objetiva. Na teoria subjetiva há a inversão do ônus da prova, o causador do dano até prova em contrário presume-se culpado, já para a esta atribuição da culpa é indiferente.

Cumpra ressaltar que a teoria do risco não sobrepõe a teoria da culpa.

Nosso sistema positivo adota, em regra, a teoria subjetiva, como pode ser facilmente observado, tendo em vista a redação do art. 186 e art. 927 do CC, respectivamente:

Art. 186 do CC: Aquele que por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito ou causar prejuízo a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 927 do CC: Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

O seguro obrigatório de responsabilidade civil de proprietários de veículos automotores de via terrestre – DPVAT – funda-se, exatamente, na responsabilidade civil objetiva, que tem por suporte jurídico a teoria do risco.

Sendo regra geral a responsabilidade objetiva com culpa, a responsabilidade objetiva somente pode ser admitida nas hipóteses expressamente previstas em lei, sendo o seguro DPVAT uma das hipóteses de responsabilidade objetiva prevista em nosso Direito Positivo.

A Lei 6.194/74 introduziu essa nova hipótese de responsabilidade objetiva, ampliada pela Lei 8.441/92, tornando a indenização ainda mais abrangente.

O legislador estabeleceu esse tipo de seguro para garantir uma indenização mínima as vítimas de acidentes automobilísticos, mesmo não havendo culpa do motorista atropelador, suposto segurado.

Pode-se dizer que, a partir da Lei 6.194/74, esse seguro deixou de se caracterizar como seguro de responsabilidade civil do proprietário para se transformar em um seguro social em que o segurado é indeterminado, só se tornando conhecido quando da ocorrência do sinistro, ou seja, quando assumir posição da vítima de acidente automobilístico. O proprietário do veículo, portanto, ao contrário do que ocorre no seguro de responsabilidade civil, não é o segurado, mas sim o estipulante do seguro em favor de terceiros.

Constata-se, então, que há uma imposição legal, de responsabilidade social, o qual determina que as indenizações são devidas em todas as modalidades de seguro quando houver acidente de trânsito.

5. DOS VALORES INDENIZÁVEIS

No que diz respeito aos valores da indenização do seguro DPVAT, não se tem uma solução satisfatória, pois o valor da indenização é de 40 (quarenta) salários mínimos, em caso de morte e invalidez permanente, haja vista que a Lei nº 6.194/74 é clara, direta e objetiva.

Entretanto, em 1975, foi promulgada uma Lei que descaracterizou o salário mínimo como fator gerador de correção, permanecendo este ponto até hoje em discussão. Como a lei foi modificada e proibiu a vinculação do salário mínimo, o Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP expediu uma circular convertendo o salário mínimo para cálculo atuarial.

Desta forma, o seguro DPVAT, em conformidade com a tabela instituída pelo CNSP (Conselho Nacional de Seguros Privados), por meio de Resolução, que disciplinou a correção dos valores indenizáveis, passou a apresentar os seguintes valores:

COBERTURA	INDENIZAÇÃO
Morte	R\$ 10.300,00
Invalidez permanente	Até R\$ 10.300,00
Despesas assistência médica	Até R\$ 2.000,00

Conforme Resolução da CNSP, n.º 112/2004, que dispõe sobre as Condições Tarifárias do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não – Seguro DPVAT, em seu artigo. 3.º.

Entretanto, essa tabela enseja bastante polêmica, posto que a redação do art. 3º da Lei nº 6.194/74 dispõe, *in verbis*:

Art. 3º: Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no artigo 2º compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores que se seguem, por pessoa vitimada:

a) 40 (quarenta) vezes o maior salário mínimo vigente no País – no caso de morte;

- b) Até 40 (quarenta) vezes o maior salário mínimo vigente no País – no caso de invalidez permanente;
- c) Até 8 (oito) vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas.

No nosso entendimento, bem como na fundamentação do ilustre MM Juiz, Dr. José Batista de Andrade, do Primeiro Juizado Especial Misto da Comarca de Sousa – Paraíba, blefam as Seguradoras quando pretendem aplicar as Resoluções de um Órgão do Poder Executivo – CNSP, de natureza administrativa, de forma a prevalecer a Lei Ordinária. Isto porque, o artigo 3.º da Lei de regência do Seguro DPVAT fixou o valor indenizatório em salários mínimos, para os casos de invalidez ou morte decorrentes de acidentes automobilístico, sem qualquer condição. Portanto, não se pode admitir no Estado Democrático de Direito, como o é o nosso, essa inversão de hierarquia normativa.

Sendo assim, quando o beneficiário pleiteia o seguro DPVAT administrativamente, ou seja, diretamente com a seguradora, esta efetua o pagamento da indenização de acordo com os valores instituídos pela tabela do CNSP, tendo o beneficiário que pleitear a diferença do valor indenizatório em juízo, sendo a maioria das decisões favoráveis ao beneficiário.

Vale ressaltar que o fato de os beneficiários do seguro obrigatório terem assinado recibo dando plena e geral quitação pela indenização securitária, não lhes retira o interesse processual de postularem em juízo a cobrança da diferença entre o valor pago pela seguradora e o valor fixado no artigo 3.º da Lei 6.194/74, uma vez que a indenização deve ser fixada em salários mínimos e não com base em tabela emitida pela CNSP.

É importante frisar, ainda, que em caso de invalidez permanente parcial, a indenização corresponderá ao resultado da seguinte multiplicação: percentual de invalidez indicado pelo médico x percentual da tabela para cálculo da indenização em invalidez permanente x valor máximo da indenização, sendo este o entendimento do CNSP, mas que as Turmas Recursais dos Juizados entendem que é o percentual da invalidez indicada no laudo x 40 (quarenta) salários mínimos.

Constata-se então, que quando a sociedade reconhecer que possui direito a este tipo de seguro, haverá um grande avanço no nosso ordenamento jurídico, ao estabelecer que a indenização deverá ser paga a todos que forem vítimas de acidente de trânsito,

indo ao encontro das jurisprudências de nossos tribunais que muito à frente se encontram na apreciação do assunto.

CONCLUSÃO

A introdução do seguro obrigatório no nosso ordenamento jurídico não foi tão simples, permanecendo ainda algumas controvérsias que aos poucos vem sendo dirimidas.

Percebe-se, ainda, que para receber a indenização referente ao seguro DPVAT, basta reclamar o seguro em face de qualquer seguradora integrante do Convênio e estar munido com a documentação necessária.

Outro ponto importante é a ampliação da cobertura do seguro com o advento da Lei nº 8.441/92 que configura um marco na história social do seguro DPVAT.

Desta forma, podemos verificar que ainda há controvérsia na legislação com relação aos valores das indenizações nas três formas de contratação, bem como na doutrina, apesar de entendimento pacífico quanto a aplicação da responsabilidade objetiva no seguro DPVAT, afastando a responsabilidade subjetiva.

Quanto à questão da integralidade do pagamento do prêmio no total de 40 (quarenta) salários mínimos, nosso entendimento é de que deveria ser pago administrativamente, sem que a parte recorra ao já abarrotado sistema judiciário brasileiro para buscar na tutela jurisdicional do Estado de direito que lhe é inerente.

Atualmente os procedimentos de recebimento de valores segurados correm de forma transparente, é tanto que a própria Federação Nacional de Seguros – FENASEG, dispõe de uma central de atendimento do Convênio DPVAT, através do telefone gratuito n.º 0800-22-1204, para quaisquer esclarecimentos por parte de beneficiários ou qualquer pessoa interessada. Este tipo de atitude dá lisura ao processo e minimiza a ocorrência de fraudes.

Esperamos, portanto, ter contribuído um pouco mais para a divulgação dessa modalidade de seguro, que ainda é muito desconhecido, a fim de demonstrar para os potenciais beneficiários seus direitos de pleitearem a indenização do Seguro DPVAT.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL, **Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguro e dá outras providências.
- BRASIL, **Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974**. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua carga, a pessoa transportada ou não.
- BRASIL, **Lei nº 8.441, de 13 de julho de 1992**. Altera dispositivo da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que trata do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT.
- BRASIL, **Resolução CNSP nº 56, de 2001**. Aprova as Normas Disciplinadoras do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não – Seguro DPVAT.
- BRASIL, **Resolução CNSP nº 112, de 05/10/2004**. Dispõe sobre as condições tarifárias do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não – Seguro DPVAT.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. 5 ed. Atual e amp. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2004.
- DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 3 vol. 14 ed. São Paulo: Saraiva, 1999.
- GOMES, Orlando. **Contratos**. 24 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001.
- FILHO, Afonso Domingos Kriger. **O Contrato de Seguro no Direito Brasileiro**. 1 ed. São Paulo, 2001.
- MENDONÇA, Luis. **Seguro Moderno**, n 7, p. 36, abr/jun: 2000.
- RODRIGUES, Silvio. **Dos Contratos e das Declarações Unilaterais de Vontade**. 3 vol. 28 ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

ANEXO A**LEI Nº 6.194, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1974.**

Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o **CONGRESSO NACIONAL** decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art . 1º A alínea b do artigo 20, do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 20.

b) - Responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias fluvial, lacustre, marítima, de aeronaves e dos transportadores em geral."

Art . 2º Fica acrescida ao artigo 20, do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, a alínea 1 nestes termos:

"Art. 20

1) - Danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não."

Art . 3º Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no artigo 2º compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores que se seguem, por pessoa vitimada:

a) - 40 (quarenta) vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País - no caso de morte;

b) - Até 40 (quarenta) vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País - no caso de invalidez permanente;

c) - Até 8 (oito) vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas.

Art . 4º A indenização no caso de morte será paga, na constância do casamento, ao cônjuge sobrevivente; na sua falta, aos herdeiros legais. Nos demais casos, o pagamento será feito diretamente à vítima na forma que dispuser o Conselho Nacional de Seguros Privados.

Parágrafo único. Para os fins deste artigo a companheira será equiparada à esposa, nos casos admitidos pela Lei Previdenciária.

Art . 5º O pagamento da indenização será efetuado mediante simples prova do acidente e do dano decorrente, independentemente da existência de culpa, haja ou não resseguro, abolida qualquer franquia de responsabilidade do segurado.

§ 1º - A indenização referida neste artigo será paga no prazo de 5 (cinco) dias a contar da apresentação dos seguintes documentos:

- a) Certidão de óbito, registro da ocorrência no órgão policial competente e a prova de qualidade de beneficiário - no caso de morte;
- b) Prova das despesas efetuadas pela vítima com o seu atendimento por hospital, ambulatório ou médico assistente e registro da ocorrência no órgão policial competente - no caso de danos pessoais.

§ 2º Os documentos referidos no § 1º serão entregues à Sociedade Seguradora, mediante recibo, que os especificará.

Art . 6º No caso de ocorrência do sinistro do qual participem dois ou mais veículos, a indenização será paga pela Sociedade Seguradora do respectivo veículo em que cada pessoa vitimada era transportada.

§ 1º Resultando do acidente vítimas não transportadas, as indenizações a elas correspondentes serão pagas, em partes iguais, pelas Sociedades Seguradoras dos veículos envolvidos.

§ 2º Havendo veículos não identificados e identificados, a indenização será paga pelas Sociedades Seguradoras destes últimos.

Art . 7º A indenização, por pessoa vitimada, no caso de morte causada apenas por veículo não identificado, será paga por um Consórcio constituído, obrigatoriamente, por todas as Seguradoras que operarem no seguro objeto da presente lei.

§ 1º O limite de indenização de que trata este artigo corresponderá a 50% (cinquenta por cento) do valor estipulado na alínea a do artigo 3º da presente lei.

§ 2º 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.

Art . 8º Comprovado o pagamento, a Sociedade Seguradora que houver pago a indenização poderá, mediante ação própria, haver do responsável a importância efetivamente indenizada.

Art . 9º Nos seguros facultativos de responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de via terrestre, as indenizações por danos materiais causados a terceiros serão pagas independentemente da responsabilidade que for apurada em ação judicial contra o causador do dano, cabendo à Seguradora o direito de regresso contra o responsável.

Art . 10. Observar-se-á o procedimento sumaríssimo do Código de Processo Civil nas causas relativas aos danos pessoais mencionados na presente lei.

Art . 11. Terá suspensa a autorização para operar no seguro obrigatório de que trata o artigo 2º, sem prejuízo de outras penalidades previstas na legislação específica, a Sociedade Seguradora que infringir as disposições desta lei.

Art . 12. O Conselho Nacional de Seguros Privados expedirá normas disciplinadoras e tarifas que atendam ao disposto nesta lei.

Art . 13. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o Decreto-lei nº 814, de 4 de setembro de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

Severo Fagundes Gomes

ANEXO B

LEI Nº 8.441, DE 13 DE JULHO DE 1992.

Altera dispositivos da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que trata do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Os arts. 4º, 5º, 7º e 12 da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 4º

§ 1º Para fins deste artigo, a companheira será equiparada à esposa, nos casos admitidos pela lei previdenciária; o companheiro será equiparado ao esposo quando tiver com a vítima convivência marital atual por mais de cinco anos, ou, convivendo com ela, do convívio tiver filhos.

§ 2º Deixando a vítima beneficiários incapazes, ou sendo ou resultando ela incapaz, a indenização do seguro será liberada em nome de quem detiver o encargo de sua guarda, sustento ou despesas, conforme dispuser alvará judicial.

Art. 5º

§ 1º A indenização referida neste artigo será paga com base no valor da época da liquidação do sinistro, em cheque nominal aos beneficiários, descontável no dia e na praça da sucursal que fizer a liquidação, no prazo de quinze dias da entrega dos seguintes documentos;

a) certidão de óbito, registro da ocorrência no órgão policial competente e a prova de qualidade de beneficiários no caso de morte;

.....

§ 2º

§ 3º Não se concluindo na certidão de óbito o nexo de causa e efeito entre a morte e o acidente, será acrescentada a certidão de auto de necrópsia, fornecida diretamente pelo instituto médico legal, independentemente de requisição ou autorização da autoridade policial ou da jurisdição do acidente.

§ 4º Havendo dúvida quanto ao nexo de causa e efeito entre o acidente e as lesões, em caso de despesas médicas suplementares e invalidez permanente, poderá ser acrescentado ao boletim de atendimento hospitalar relatório de internamento ou tratamento, se houver, fornecido pela rede hospitalar e previdenciária, mediante pedido verbal ou escrito, pelos interessados, em formulário próprio da entidade fornecedora.

§ 5º O instituto médico legal da jurisdição do acidente também quantificará as lesões físicas ou psíquicas permanentes para fins de seguro previsto nesta lei, em laudo complementar, no prazo médio de noventa dias do evento, de acordo com os percentuais da tabela das condições gerais de seguro de acidente suplementada, nas restrições e omissões desta, pela tabela de acidentes do trabalho e da classificação internacional das doenças.

.....

Art. 7º A indenização por pessoa vitimada por veículo não identificado, com seguradora não identificada, seguro não realizado ou vencido, será paga nos mesmos valores, condições e prazos dos demais casos por um consórcio constituído, obrigatoriamente, por todas as sociedades seguradoras que operem no seguro objeto desta lei.

§ 1º O consórcio de que trata este artigo poderá haver regressivamente do proprietário do veículo os valores que desembolsar, ficando o veículo, desde logo, como garantia da obrigação, ainda que vinculada a contrato de alienação fiduciária, reserva de domínio, *leasing* ou qualquer outro.

.....
Art. 12.

§ 1º O Conselho Nacional de Trânsito implantará e fiscalizará as medidas de sua competência, garantidoras do não licenciamento e não circulação de veículos automotores de vias terrestres, em via pública ou fora dela, a descoberto do seguro previsto nesta lei.

§ 2º Para efeito do parágrafo anterior, o Conselho Nacional de Trânsito expedirá normas para o vencimento do seguro coincidir com o do IPVA, arquivando-se cópia do bilhete ou apólice no prontuário respectivo, bem como fazer constar no registro de ocorrências nome, qualificação, endereço residencial e profissional completos do proprietário do veículo, além do nome da seguradora, número e vencimento do bilhete ou apólice de seguro."

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

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 13 de julho de 1992; 171º da Independência e 104º da República.

ANEXO C

RESOLUÇÃO CNSP Nº 112, DE 2004.

Dispõe sobre as Condições Tarifárias do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não – Seguro DPVAT.

A SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS - SUSEP, no uso da atribuição que lhe confere o art. 34, inciso XI, do Decreto nº 98, de 18 de dezembro de 1998 na origem, e processo SUSEP nº 15414.006437/98-11, de 10 de dezembro de 1998, torna público que o **CONSELHO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS - CNSP**, em sessão ordinária realizada em 1º de outubro de 2004, com fulcro no disposto no art. 12 da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, com as alterações introduzidas pela Lei nº 8.441, de 13 de julho de 1992,

RESOLVEU:

Art. 1º Dispor sobre a revisão das condições tarifárias do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não - Seguro DPVAT.

Art. 2º Os prêmios tarifários, por categorias, ficam estabelecidos em:

Categoria	Prêmio Tarifário (R\$)
1	53,06
2	53,06
3	426,62
4	256,95
9	96,00
10	56,98

Parágrafo único. O Imposto sobre Operações Financeiras – IOF incidirá sobre os prêmios tarifários, na forma da legislação específica.

Art. 3º As indenizações, por coberturas, ficam estabelecidas em:

Cobertura	Indenização (R\$)
Morte	10.300,00
Invalidez permanente	até 10.300,00
Despesas de assistência médica e suplementares (DAMS)	até 2.000,00

Art. 4º Permanece inalterado o *caput* do art. 3º da Resolução CNSP nº 35, de 15 de dezembro de 2000, que trata dos percentuais de repasse dos prêmios tarifários arrecadados relativos às categorias 1, 2, 9 e 10, exceto no que diz respeito ao percentual

alocado ao SINCOR, que será integralmente adicionado ao percentual correspondente à parcela de Prêmio Puro + IBNR.

§ 1º O valor a ser acumulado mensalmente, a título de Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados - IBNR, para as categorias de que tratam o *caput* deste artigo, será o equivalente à diferença entre a parcela de 33,6482% sobre os prêmios tarifários arrecadados e o somatório dos sinistros efetivamente pagos.

Folha 2 da Resolução CNSP nº 112/2004.

§ 2º Se a diferença a que se refere §1º deste artigo for negativa, o valor correspondente deverá ser baixado da Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados – IBNR.

Art. 5º Os percentuais de repasse dos prêmios tarifários arrecadados, relativos às categorias 3 e 4, ficam estabelecidos em:

Componentes	Percentuais (%)
SUS	45,0000
DENATRAN	5,0000
Despesas Gerais	12,0030
Margem de Resultado	2,0000
Corretagem	8,0000
Prêmio puro + IBNR	27,9970

§ 1º O valor a ser acumulado mensalmente, a título de Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados - IBNR, para as categorias de que trata o *caput* deste artigo, será o equivalente à diferença entre a parcela de 27,9970% sobre os prêmios tarifários arrecadados e o somatório dos sinistros efetivamente pagos.

§ 2º Se a diferença referida no §1º deste artigo for negativa, o valor correspondente deverá ser baixado da Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados – IBNR.

Art. 6º O montante da Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados - IBNR para todas as categorias do seguro DPVAT, constituído conforme disposto nesta Resolução, deverá ser capitalizado mensalmente à taxa de juros de 0,4867551% ao mês.

Art. 7º Fica facultada a compensação de eventuais déficits na Provisão de Sinistros Ocorridos e Não avisados - IBNR do convênio relativo às categorias 3 e 4, com o IBNR do convênio atinente às categorias 1, 2, 9 e 10.

Parágrafo único. Quando a Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados - IBNR do convênio relativo às categorias 3 e 4 se tornar superavitária, deverão ser repostas as quantias anteriormente movimentadas a título de compensação, atualizadas à taxa de juros efetiva de 6% ao ano.

Art. 8º Os sinistros relativos às categorias 3 e 4, ocorridos antes da data de início de vigência desta Resolução, são de responsabilidade das sociedades seguradoras que emitiram os respectivos bilhetes de seguro.

Art. 9º A SUSEP fica autorizada a baixar normas complementares necessárias à execução das disposições desta Resolução.

Art. 10. Esta Resolução entra em vigor em 1º de janeiro de 2005, revogando-se a Resolução CNSP nº 35, de 15 de dezembro de 2000, exceto o disposto no *caput* de seu art. 3º.

Rio de Janeiro, 5 de outubro de 2004.

RENÊ GARCIA JUNIOR

Superintendente da Superintendência de Seguros Privados