



AUDIÊNCIA PÚBLICA COM O OBJETIVO DE DEBATER E PROPOR SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS DECORRENTES DA EXTINÇÃO DO SEGURO DPVAT

Requerente: Deputado Hugo Leal - PSD/RJ

Convidado: Francisco Alves de Souza - Presidente do Sindicato Nacional das Entidades Abertas de Previdência Complementar - SINAPP

Data: 09 de setembro de 2025

Horário: 9h30

Local: Comissão de Viação e Transportes - Plenário nº 11
do Anexo II da Câmara dos Deputados

A Importância do DPVAT na Assistência às Famílias Brasileiras

O Seguro DPVAT, instituído pela **Lei nº 6.194/1974**, consolidou-se como um **instrumento essencial de proteção social no Brasil**, voltado exclusivamente para danos pessoais decorrentes de acidentes de trânsito (morte, invalidez permanente e despesas médico-hospitalares).

Enquanto vigente, suas regras tinham por objetivo garantir indenização às vítimas de acidentes envolvendo veículos automotores em todo o território nacional, **independentemente de culpa ou da identificação do causador do acidente**, e até mesmo quando o proprietário do veículo automotor encontrava-se inadimplente. O DPVAT também oferecia cobertura ao próprio causador do dano.

Essa característica universal tornava o DPVAT **uma política pública inclusiva**, assegurando proteção mesmo a quem não teria condições de contratar seguros privados. Isso se mostrava especialmente relevante para a população de **baixa renda**, que, em caso de acidente, encontraria no DPVAT a única fonte imediata de recursos para arcar com tratamentos, reabilitação e medidas urgentes de reorganização da vida familiar. Sua relevância é potencializada pela elevada ocorrência de acidentes de trânsito no país:

- **Mortes no trânsito:** segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, “a cada 15 minutos uma pessoa morre em decorrência de acidente de trânsito” - aproximadamente **35 mil óbitos anuais**.
- **Hospitalizações:** estudos do Ministério da Saúde estimam que mais de **150 mil vítimas** sejam hospitalizadas por ano em razão de acidentes de trânsito, com impactos diretos sobre famílias e sobre o sistema público de saúde.

Para mitigar essas consequências, a arrecadação do DPVAT era distribuída da seguinte forma:

- **45% dos prêmios auferidos** para o **Sistema Único de Saúde (SUS)**, garantindo custeio imediato de atendimento emergencial e de reabilitação na rede pública.
- **5% dos prêmios auferidos** para o **DENATRAN**, destinado a programas de educação e prevenção no trânsito.

Esse desenho favorecia diretamente as populações vulneráveis, que dependem integralmente do SUS para o tratamento e não dispõem de poupança ou seguro privado para lidar com as consequências de um acidente.

Ainda, os recursos destinados para o DENATRAN tinham como objetivo fortalecer a educação no trânsito, é dizer, medida voltada para a prevenção de acidentes automobilísticos, o que não apenas sinaliza a possibilidade de diminuição no uso da rede pública de saúde, como também pode salvar milhares de vidas. Essa análise preambular já deixa antever a importância da arquitetura do DPVAT na vida do brasileiro. Além disso, **a indenização do DPVAT tinha impacto direto na dignidade das famílias de baixa renda**. Nos casos de invalidez ou morte, o valor recebido viabilizava:

- **Tratamentos e aquisição de órteses e próteses;**
- **Adaptação da moradia** para pessoas com limitações permanentes;
- **Custos de deslocamento** para tratamento e reabilitação;
- **Auxílio funeral**, permitindo à família realizar as despedidas de forma digna, mesmo em situações de extrema dificuldade econômica;
- **Cobertura de despesas burocráticas** relacionadas à sucessão e regularização de documentos, que frequentemente demandam gastos imediatos.

Portanto, o DPVAT não era apenas um mero seguro: **era um mecanismo público de respeito à cidadania e à dignidade dos brasileiros**, que conferia condições mínimas de segurança econômica e emocional diante de eventos traumáticos, funcionando como um **amortecedor social contra a miséria e a exclusão**.

É certo que, no passado, a operação consorcial apresentou falhas, algumas inclusive objeto de fiscalização e autuação pela SUSEP. Todavia, é igualmente verdadeiro que tais fragilidades foram superadas com o apoio do próprio regulador estatal, mediante sucessivos aprimoramentos normativos e ajustes de governança que reforçaram a transparência e a eficiência do modelo. Como toda inovação de relevo, como sempre foi o DPVAT, foram necessários ajustes ao longo do tempo, que nada mais representam do que o ganho de experiência e evolução do sistema.

Esse histórico e essas constatações revelam que eventuais pendências, inclusive de natureza sancionatória, podem e devem ser equacionadas por meio de instrumentos de composição e cooperação institucional entre SUSEP e setor privado, de forma a alinhar passado e futuro sob a lógica do interesse público. Trata-se de construir pontes, não muros, em favor de um modelo que já demonstrou sua eficácia social e que pode ser reimplantado de maneira mais moderna e segura.

Novamente, a reestruturação do modelo DPVAT é uma medida de urgência e de cuidado com o cidadão brasileiro.

Do DPVAT ao (mal-sucedido) SPVAT

Em 31 de dezembro de 2023, o DPVAT foi extinto pela **Lei Complementar nº 207/2024**, sendo substituído pelo chamado SPVAT.

A nova lei concentrou na **Caixa Econômica Federal** o monopólio da gestão do fundo mutualista, extinguindo a gestão consorcial das seguradoras. Essa mudança gerou **questionamentos constitucionais**, pois concede a um ente estatal, no desenvolvimento de atividade privada e em regime jurídico de direito privado, a exclusividade do desenvolvimento da função, afrontando os princípios da **livre iniciativa e da concorrência** previstos no art. 170 da Constituição Federal.

O resultado prático dessa transição foi o **desamparo imediato de milhares de famílias**:

- De janeiro de 2024 a abril de 2025, foram registrados **2.237.966 veículos envolvidos em acidentes**, resultando em **1.515.574 sinistros, 1.924.067 pessoas feridas e 27.602 óbitos** (Fonte: Senatran/Renaest).
- Estima-se que **mais de 30 mil óbitos e dezenas de milhares de casos de invalidez e hospitalização** ficaram sem cobertura indenizatória imediata, privando famílias - em especial de baixa renda - dos recursos necessários para custear tratamento, reorganizar o orçamento e garantir um funeral digno.

A ausência dessa proteção não é apenas um problema econômico: é uma violação direta ao princípio da dignidade da pessoa humana, pois nega às vítimas e familiares os meios mínimos para enfrentar as consequências de um acidente grave.

A Força do Modelo em Consórcio de Seguradoras

Não há, até hoje, modelo mais eficiente e juridicamente seguro para tratar as sequelas decorrentes de acidentes automobilísticos que a arquitetura jurídica concretizada com o DPVAT, o **consórcio de seguradoras**, cuja eficácia foi comprovada ao longo de décadas. O formato consorcial assegurava:

- **Capilaridade nacional:** presença em todo o território, inclusive em municípios remotos, permitindo indenizações rápidas e uniformes.
- **Especialização técnica:** regulação de sinistros por equipes treinadas, garantindo agilidade e rigor na análise.
- **Gestão solidária:** aprimoramentos regulatórios do CNSP e SUSEP reduziram falhas e aumentaram a transparência, com mecanismos robustos de auditoria.

Revisitar o formato, um clamo público e uma necessidade do Estado Brasileiro, pode aperfeiçoar o sistema, com fundamento nas seguintes balizas:

- **Coberturas ampliadas** incluindo despesas médicas suplementares e serviços funerários, para garantir tratamento e luto dignos.
- **Aumento e atualização automática das indenizações**, evitando defasagens que comprometem a efetividade da proteção.
- **Cobrança junto com o IPVA**, garantindo sustentabilidade financeira e abrangência. Assegura o pagamento das indenizações, reduz o nível aceitável a inadimplência e garante precificação justa do seguro, condições que nenhuma outra modalidade de cobrança proporciona. É condição obrigatória a adimplência para realizar o licenciamento anual, a transferência de propriedade e a baixa de veículos automotores de vias terrestres.
- **Reserva técnica limitada** e voltada apenas para compromissos intrínsecos ao seguro.
- **Atendimento multicanal**, evitando exclusão digital.

- **Repasses ao SUS e DENATRAN** restabelecidos, para manutenção da assistência pública e prevenção de acidentes.
- **Governança corporativa robusta** e transparente, garantindo que a gestão do seguro mantenha o foco social e o caráter mutualista.

Além da eficiência técnica, o modelo consorcial preservava o caráter social do DPVAT: a operação pulverizada entre seguradoras impedia concentração excessiva de poder econômico e assegurava que o foco permanecesse na proteção das vítimas, não na lógica puramente financeira.

Em resumo, o DPVAT gerava a proteção necessária, com o respeito exigido (à luz do princípio da dignidade da pessoa humana), sob o amparo da eficiente regulação estatal.

Experiências internacionais: o papel do Estado na garantia da segurabilidade em contextos de risco elevado

A crescente instabilidade climática, urbana e social em diversas regiões do mundo tem provocado um efeito colateral relevante no setor securitário: **a retração do mercado privado em áreas ou situações de risco elevado**, tornando necessária a intervenção estatal como forma de assegurar **proteção mínima e universal**, especialmente à população vulnerável.

Dois exemplos internacionais merecem destaque nesse sentido:

i) **O Flood Re - Reino Unido:** Implementado em 2016, o Flood Reinsurance Scheme (Flood Re) é um mecanismo de resseguro público criado pelo governo britânico em parceria com o mercado segurador para garantir a **manutenção do acesso ao seguro residencial** em áreas de alto risco de inundação. Funciona como um **ressegurador de segundo nível**, que absorve os riscos de alagamento que as seguradoras privadas não podem (ou não querem) suportar individualmente. Seu financiamento provém de prêmios pagos pelas seguradoras e de uma **contribuição solidária obrigatória** sobre todas as apólices residenciais do país, o que se mostra consideravelmente similar à estrutura de pagamento de prêmios utilizada pelo DPVAT.

ii) O FAIR Plan - Estados Unidos: O *Fair Access to Insurance Requirements Plan* (FAIR Plan) é um consórcio de seguradoras instituído em diversos estados norte-americanos, especialmente atuante na Califórnia, para oferecer **cobertura mínima obrigatória** a imóveis localizados em regiões de risco extremo, como áreas sujeitas a incêndios florestais ou desastres naturais recorrentes. Trata-se de um mecanismo coletivo, onde **todas as seguradoras que atuam no estado são obrigadas a participar e financiar o plano**, diluindo riscos e promovendo um acesso mínimo à proteção patrimonial.

Ambos os modelos partem do mesmo princípio: **quando o risco atinge patamares que inviabilizam a atuação isolada do mercado segurador, em decorrência de uma infinidade de razões, compete ao Estado, visando a proteção dos seus cidadãos, organizar a proteção mínima via mecanismos regulatórios e estruturais**, como fundos de resseguro, consórcios obrigatórios e repartição solidária de riscos. **No Brasil, apesar dos elevados índices de acidentes automobilísticos, verifica-se um vazio assistencial grave**. Em especial, **há populações inteiras desprovidas de cobertura securitária** por não representarem interesse econômico direto ao setor privado, seja por restrições cadastrais, localização geográfica ou baixa capacidade contributiva.

Diante disso, é evidente a **necessidade de reintrodução de um instrumento público, como exemplificativamente os modelos internacionais citados, capaz de garantir cobertura mínima e universal às vítimas do trânsito brasileiro**. O seguro DPVAT - ou mecanismo equivalente modernizado — pode ser essa ferramenta.

Tal qual o **Flood Re** e o **FAIR Plan**, o DPVAT também foi historicamente estruturado com a **formação de um consórcio de seguradoras**, sob regulamentação estatal, para assegurar o pagamento de indenizações por morte, invalidez e despesas médicas, independentemente da identificação do culpado pelo sinistro. Ou seja, a lógica de repartição do risco, proteção eficiente e solidária já faz parte do nosso histórico - e sua ausência atual configura um retrocesso social inaceitável. Portanto, à luz das melhores práticas internacionais, torna-se imprescindível **reconstruir o “DPVAT” (ou programa assemelhado) com governança moderna, sustentabilidade atuarial e clareza nos critérios de elegibilidade**, reafirmando o papel do Estado como garantidor último da segurança em áreas onde o mercado, sozinho, não consegue atuar.

Conclusão: União pelo Direito à Proteção

O modelo consorcial do DPVAT não é apenas uma opção de mercado: é um patrimônio social que garante a efetividade de direitos fundamentais, em especial o direito à vida, à saúde e à dignidade da pessoa humana.

A sua extinção, sem substituição eficaz, trouxe consequências dramáticas para as camadas mais vulneráveis da população, que perderam a única cobertura que independe de comprovação de culpa e assegura recursos imediatos para as necessidades urgentes que um acidente impõe. O retorno do DPVAT - com os aprimoramentos necessários - é medida de justiça social e proteção coletiva, evitando que famílias pobres sejam lançadas à miséria por eventos súbitos e imprevisíveis. Trata-se de restabelecer uma rede de solidariedade obrigatória, financiada por toda a frota, em benefício de toda a sociedade.

Estatísticas (Fonte: Ministério dos Transportes/Senatran)

Frota de veículos por tipo em julho de 2025

Tipo de Veículo	Quantitativo	Percentagem
Automóvel	64.085.558	50,55%
Motocicleta	29.214.383	23,04%
Caminhonete	10.338.224	8,15%
Motoneta	6.485.177	5,12%
Camioneta	4.707.642	3,71%
Caminhão	3.202.830	2,53%
Demais tipos de veículos	8.282.987	6,90%
Total	126.775.108	100,00%

Sinistros por ano (Fonte: Ministério dos Transportes/Senatran/Renaest)

Ano	Frota Total	Sinistros	Veículos Envolvidos	Feridos e Ilesos	Óbitos
2018	100.688.031	718.438	1.015.596	1.092.689	24.887
2019	104.725.855	1.004.557	1.397.037	1.595.057	25.370
2020	107.889.801	898.195	1.202.649	1.453.271	22.641
2021	111.388.276	1.011.553	1.191.511	1.530.267	23.745
2022	115.057.967	1.081.015	1.452.580	1.581.532	22.578
2023	119.169.124	1.165.899	1.727.017	1.464.714	19.995
2024	123.916.082	1.140.114	1.689.779	1.414.873	21.525
2025	125.408.731	377.215	551.440	511.780	6.104
Total	-	7.396.986	10.227.609	10.644.183	166.845
Média (3)	-	1.002.824	1.382.310	1.447.486	22.963

- 1) Não computado os acidentes pela PRF por falta de informação.
 - 2) Dados disponíveis até abril de 2025.
 - 3) A média refere-se ao período de 2018 a 2024, pois, se considerar apenas o 1º quadrimestre de 2025, a média do período analisado distorce.
 - 4) A frota total, conforme demonstrado acima, vem crescendo ano após ano, mesmo no período da pandemia, o que por si só justifica a volta do seguro DPVAT. Nos últimos sete anos a frota cresceu 25%.
- Comentário:** Durante a pandemia (11/03/2020 a 05/05/2023), o quantitativo de sinistros e veículos envolvidos aumentaram, enquanto o quantitativo de feridos e ilesos reduziram apenas 10%.

Comparativo entre repasses para o SUS e despesas realizadas pelo SUS com internações no período de 2018 a 2024

Ano	Repasso para o SUS (1)	Despesas do SUS internações em milhões (2)
2018	651.351.247,20	407,46
2019	403.841.961,45	423,14
2020	595.049.245,00	404,93
2021	0	406
2022	0	413,36
2023	0	434,45
2024	0	449,87

1) Fonte: Susep. A partir de 2021, foi suspenso o pagamento do prêmio, consequentemente, o SUS deixou de receber recursos do DPVAT.

2) Fonte: Datasus/Ipea.

Sinistros e óbitos ocorridos no período de 2018 até abril/2025 causado por automóvel e motocicleta (Fonte: Ministério dos Transportes/Senatran/Renaest)

População (1)	Frota Total (2)	Frota Ativa (3)	Sinistros (4)	Veículos Envolvidos	Períodos e lesões	Óbitos
215.911.954	125.408.731	88.415.759	7.730.336	10.802.903	10.839.545	172.686
(1) Fonte: IBGE	(2) Fonte: Datasus	(3) Frota circulante: Veículos com pelo menos um treinamento anual ou inspeção nos últimos 12 meses (RENAEST).	(4) Sinistros registrados no período. Não contempla registros de sinistros de trânsito da PNT.			
Sinistros X Automóveis	Óbitos X Automóveis	Sinistros X Motocicletas	Óbitos X Motocicletas			
4.273.003	48.310	1.716.603	57.505			

Comentário: As motocicletas, apesar de representarem apenas 23,04% da frota de veículos, responderam por 33,30% dos óbitos e 22,21% dos sinistros, enquanto os automóveis que representam 50,55% da frota, responderam por 27,98% dos óbitos e 55,28% dos sinistros.

Sugestão de regras para o aprimoramento da Governança Corporativa do seguro DPVAT a serem estabelecidas pelo CNSP e Seguradoras (algumas sugestões)

- Instituição de um consórcio formado por sociedades seguradoras interessadas que, obrigatoriamente, realizem toda a gestão, administração e operacionalização do seguro DPVAT, cuja participação acionária seja igualitária, não superior a 5% (cinco por cento). Caso o número de participantes não seja suficiente para o atingimento de 100% do capital/participação, será feita a divisão de forma igualitária da parte faltante.
- Destinar, anualmente, 100% do resultado do exercício apurado para as seguradoras.
- O Presidente da Seguradora Líder, obrigatoriamente, não deve ter vinculação com nenhuma das seguradoras que vier a compor o consórcio, devendo possuir notório saber do mercado de seguros e reputação ilibada.

- O Conselho de Administração será formado por quatorze membros. Cada seguradora indicará somente um membro.
- Somente poderão integrar o Conselho de Administração, o Conselho Fiscal e o comitê de Auditoria da seguradora líder pessoas de reputação ilibada, sobre as quais não existam condenações ou processos judiciais em curso pela prática de crime ou de ato de improbidade administrativa. Também não podem integrar referidos órgãos pessoas que sejam parentes entre si ou tenham relação de parentesco com membros da Presidência ou da Diretoria, até o terceiro grau, inclusive por afinidade.
- Os ocupantes dos cargos de Presidente e os Diretores da seguradora Líder devem ser recrutados no mercado, por empresa especializada. O recrutamento de todos os demais empregados da empresa, inclusive os de nível técnico e superior, se dará exclusivamente por meio de processo seletivo, a partir de regras próprias, claras e transparentes, que permitam a correta avaliação do empregado contratado, precedido de ampla divulgação pública, adotando mecanismos eficientes para se garantir plena publicidade, com ênfase para as mídias digitais. O processo seletivo ficará a cargo de empresa especializada no setor, com reconhecida capacidade técnica e profissional. Da mesma forma, a manutenção do empregado na companhia deve obedecer a Plano de Cargos e Salários predeterminado, que permita a correta verificação e efetividade dos serviços prestados pelo empregado.
- A nova seguradora Líder será regida apenas por estatuto e pelas legislações vigentes e/ou que vierem a ser editadas.
- Nas assembleias, cada seguradora tem direito somente a um voto, independentemente do seu patrimônio, reserva técnica etc. Isso significa que, o voto das pequenas, médias e grandes seguradoras terão o mesmo peso.