



Fragilidades do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) sob o Ponto de Vista do Beneficiário

Paulo Augusto Pettenuzzo de Britto

PhD em Economia – Universidade de Illinois em Urbana-Champaign, Professor Adjunto – Universidade de Brasília (UnB)
pbritto@unb.br

Carlos Henrique Rocha

PhD em Economia – Universidade de Liverpool, Professor Adjunto – Universidade de Brasília (UnB)
chrocha@unb.br

Resumo

O Seguro DPVAT, seguro de contratação obrigatória aos proprietários de veículos automotores de vias terrestres no Brasil, foi instituído em 1974 com a tripla função: indenizar todas as vítimas ou beneficiários do prejuízo resultante de danos causados por aqueles veículos, prevenir acidentes de trânsito e cobrir gastos do Sistema Único de Saúde (SUS) com atendimentos às vítimas. A função indenizatória se dá nos termos comuns à qualquer seguro, sendo intermediada por um *pool* de seguradoras privadas; a função preventiva se dá pela destinação de parte de sua arrecadação para ações educativas; a terceira função se dá pela transferência de recursos ao SUS. Nesse artigo, argumenta-se e demonstra-se que a função indenizatória não é cumprida a contento na medida em que ao fixar valores máximos uniformes para as indenizações o DPVAT não indeniza adequadamente vítimas e/ou seus beneficiários, colabora para problemas de seleção adversa ao passo que beneficia indivíduos com maior probabilidade de envolvimento em acidentes e permite renda excedente às seguradoras do *pool*.

Palavras-Chave

Seguro, seguro DPVAT, indenização por acidente, prêmio de seguro, seleção adversa.

Sumário

1. Introdução. 2. Breve historia dos seguros. 3. Economia do seguro. 4. Seguro DPVAT: fragilidades. 4.1. Fragilidade I: Perda esperada. 4.2. Fragilidade II: valor da indenização. 4.3. Fragilidade III: reserva técnica. 5. Conclusões. 6. Referências bibliográficas.



Abstract

Weaknesses of Compulsory Insurance for Personal Injury Caused by Road-based Motor Vehicles (DPVAT), from Beneficiary's Point of View

Paulo Augusto Petteuzzo de Britto

PhD in Economics – University of Illinois at Urbana-Champaign, Adjunct Professor – University of Brasília (UnB)
pbritto@unb.br

Carlos Henrique Rocha

PhD in Economics – University of Liverpool, Adjunct Professor – University of Brasília (UnB)
chrocha@unb.br

Summary

Established in 1974, the DPVAT is a compulsory insurance for motor vehicles owners in Brazil and has three objectives: to compensate all victims or their beneficiaries for injury resulting from transit accidents; to prevent transit accidents; and to cover expenses of the Brazilian Public Unified Health System (SUS). The compensatory function works much like a regular private insurance, being brokered by a pool of private insurers; the preventive function is undertaken by the disbursement of part of the DPVAT revenue to educational activities; the third function is fulfilled by the transfer of resources to the SUS. In this article it is argued and demonstrated that the compensatory function is not satisfactorily fulfilled to the extent that, when setting maximum uniform values for the compensation, the DPVAT does not adequately compensate victims or beneficiaries, induces adverse selection problems by compensating more those individuals with a greater likelihood of involvement in accidents, and allows extraordinary income to the insurers in the pool.

Key Words

Insurance, compulsory DPVAT, compensation for accident, insurance premium, adverse selection.

Contents

1. Introduction. 2. Brief history of insurance. 3. The economics of insurance. 4. DPVAT insurance: weaknesses. 4.1. Weaknesses I: expected loss. 4.2. Weaknesses II: value of compensation. 4.3. Weaknesses III: technical reserve. 5. Conclusions. 6. Bibliographical references.



Síntesis

Debilidades del Seguro Obligatorio de Daños Personales Causados por Vehículos de Motor para Vía Terrestre (DPVAT) Desde el Punto de Vista del Beneficiario

Paulo Augusto Pettenuzzo de Britto

Doctorado en Economía – Universidad de Illinois en Urbana-Champaign, Profesor Asociado – Universidad de Brasilia (UnB)
pbritto@unb.br

Carlos Henrique Rocha

Doctorado en Economía – Universidad de Liverpool, Profesor Asociado – Universidad de Brasilia (UnB)
chrocha@unb.br

Resumen

El Seguro DPVAT consiste en la contratación del seguro obligatorio de vehículos por parte de los propietarios de rutas terrestres. Fue creada en Brasil en 1974 con el fin de indemnizar a todas las víctimas o beneficiarios de las pérdidas resultantes de los daños causados por vehículos, prevenir los accidentes de tráfico, así como cubrir el gasto del sistema público de salud (SUS) al atender a las víctimas. La función de compensación se asemeja al de un seguro común y es mediada por un consorcio de aseguradores privados. Así mismo, la función preventiva se da al asignar una parte de sus ingresos a las actividades educativas y la tercera función resulta de la transferencia de recursos al SUS. En este artículo, se argumenta y demuestra que la función de indemnización no se ha cumplido en su totalidad, ya que al ajustar los valores máximos uniformes para las indemnizaciones, el DPVAT no indemniza de manera adecuada a las víctimas y/o a sus beneficiarios, así mismo forma parte de los problemas de selección adversa al beneficiar individuos con mayor riesgo de tener un accidente y permite un excedente de ingresos a las compañías privadas.

Palabras-Clave

Seguro, seguro DPVAT obligatoria, indemnización por accidente, prima del seguro, selección adversa.

Sumario

1. Introducción. 2. Breve historia de los seguros. 3. Economía de seguro. 4. Seguro DPVAT: debilidades. 4.1. Debilidad I: pérdida prevista. 4.2. Debilidad II: valor de la indemnización. 4.3. Debilidad III: reserva técnica. 5. Conclusiones. 6. Referencias bibliográficas.



1. Introdução

O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) foi instituído em 1974 pela Lei 6.194, de 19 de dezembro. O Seguro DPVAT constitui um seguro do gênero Seguridade Social, contratado compulsoriamente por força de lei por todos os proprietários de veículos automotores de via terrestre, no âmbito do território brasileiro, com a finalidade de prevenir acidentes de trânsito e indenizar todas as vítimas ou beneficiários das vítimas fatais do prejuízo resultante de danos pessoais causados por aqueles veículos, por intermédio de um valor monetário pré-determinado para os casos de morte, invalidez permanente, despesas de assistência médica e hospitalar, independentemente da existência de culpa (Martins, 2008).

O Seguro DPVAT atende tanto às vítimas do dano quanto ao seu causador, assemelhando-se aos seguros de responsabilidade civil contra danos físicos (morte, invalidez etc). O pagamento da indenização é efetuado mediante simples prova do acidente e do dano dele decorrente independentemente da apuração de culpabilidade dos envolvidos. Para tanto, basta a juntada do boletim de ocorrência policial, do atestado de óbito, do laudo pericial atestando a invalidez, e notas fiscais de internação hospitalar e despesas de medicamentos, se for o caso.

O valor arrecadado anualmente com os prêmios pagos por todos os proprietários de veículo legalmente registrados destina-se a custear o Sistema Único de Saúde (SUS), as políticas de educação no trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), as indenizações pagas às vítimas de acidentes de trânsito e a custear e remunerar as operadoras do Seguro.

Do total arrecado por ano, conforme especifica a norma do Seguro DPVAT, 50% ficam com o SUS (45%) e o DENATRAN (5%) e a outra metade destina-se ao pool de seguradoras que administra o Seguro; atualmente, o pool é formado por setenta e uma companhias.

No caso do SUS, os recursos serão empregados para o custeio da assistência médico-hospitalar prestada aos segurados e vítimas de acidentes de trânsito. A cota do DENATRAN é destinada a programas de prevenção de acidentes, a programas educativos. No caso das companhias seguradoras, montante entre 32% e 39% da arrecadação é destinada aos prêmios, dependendo da categoria do veículo, 2% é previsto para margem de resultado e o restante se divide entre despesas operacionais, administrativas e taxas.

Os aspectos legais do Seguro DPVAT têm sido amplamente discutidos pela literatura (Albuquerque, 2003; Martins, 2008; Ribeiro, 2006), enquanto os seus aspectos econômico-financeiros têm recebido pouca, ou nenhuma, atenção da academia.

Este artigo faz uma análise do Seguro DPVAT à luz da literatura de risco e seguro, aponta fragilidades econômico-financeiras do ponto de vista do segurado/beneficiário, bem como distorções na alocação de recursos decorrentes da destinação de parte significativa de sua arrecadação para outros fins distintos à operação.



O artigo encontra-se dividido como segue. A seção 2 traz a história do seguro, em breve. A seção 3 examina a economia do seguro com algum detalhe. A seção 4 apresenta as fragilidades econômico-financeiras do Seguro DPVAT. A seção 5 traz as conclusões.

2. Breve História dos Seguros

Segundo Contador (2007), o seguro remonta ao século XIV, todavia a primeira apólice só foi emitida no século XVII, na Inglaterra. Na primeira metade do século XIX surgem as companhias seguradoras, como instituições especializadas em administrar o risco. No Brasil, a autêntica indústria de seguros iniciou-se somente após a chegada da família real; a primeira seguradora brasileira chamava-se Companhia de Seguros Boa-Fé (Contador, 2007).

A noção do seguro evolui no tempo, passando da que considerava o seguro como uma atividade econômica arriscada, voluntária, com regras estabelecidas no contrato (na apólice), e não admitindo intervenções externas, para a atual, que reconhece sua importância como mecanismo de promoção de eficiência econômica e admite a regulação como forma de redução da desigualdade de informação entre as partes (Alberti, 2001).

As pessoas contratam seguro para protegerem-se de risco. O seguro saúde ajuda a pagar contas médicas. O seguro contra invalidez oferece renda contínua no caso de alguém ficar impossibilitado para o trabalho. Os seguros de propriedade, imóveis e automóveis, oferecem, respectivamente, proteção contra acidentes e danos a residências ou de trânsito. O seguro de vida envolve pagamentos periódicos de prêmios; usualmente, o valor do seguro de vida é igual a sete a dez vezes o salário anual do segurado (Reilly e Norton, 2008). Há cinco tipos básicos de contrato de seguro de vida: (a) seguro de vida a prazo determinado, (b) seguro de vida integral, (c) seguro de vida com dotação, (d) seguro de vida variável e (e) seguro universal. Para uma descrição das características principais de cada forma de contrato de seguro de vida ver Saunders (2000). Os seguros rurais protegem os segurados contra desastres naturais, contra intempéries climáticas etc. (Ozaki, 2008).

Especialistas observam que as saídas de caixa são relativamente previsíveis no caso de companhias de seguro de vida, com base em suas tábuas de mortalidade. No que toca a regulamentação do setor, é mais permissiva para seguradoras de bens e contra acidentes do que para companhias de seguro de vida, mundo afora (Reilly e Norton, 2008).

As companhias seguradoras em geral estabelecem limites de exposição a risco que estão dispostas a assumir em qualquer linha ou apólice de seguro de bens e acidentes. Para facilitar operações de grande vulto e ao mesmo tempo em que limita a sua exposição a risco uma companhia seguradora pode ceder parte do risco e da receita de prêmios à outra seguradora, denominada resseguradora (Saunders, 2000).



Os contratos a termo, os contratos futuros e as opções financeiras são espécies de seguro, pois esses instrumentos embutem a transferência de risco entre compradores e vendedores (Reilly e Norton, 2008). Um contrato a termo é um acordo celebrado entre duas partes para a compra e venda de certo ativo em data futura específica a um preço previamente fixado, sem transferência de dinheiro entre as partes quando da celebração do contrato. Um contrato futuro, por outro lado, se parece com o contrato a termo, apresentando a particularidade de ser negociado em mercados secundários e, assim, envolver transferência intermediária de dinheiro entre as partes. As opções financeiras dão a seus titulares o direito, mas não a obrigação, de comprar ou vender certo ativo a um preço fixado, quer em uma data estabelecida ou a qualquer tempo até uma data de liquidação.

Os seguros obrigatórios são (Kriger Filho, 2000: p. 209):

“[a]queles seguros cuja contratação é imposta a todos os proprietários de determinados bens ou [a]queles que exercem certa atividade definida em lei, com vistas a garantir os danos causados a pessoas ou coisas decorrentes da existência ou utilização do bem por seu proprietário ou do exercício da atividade por seu titular.”

Os seguros obrigatórios são de caráter puramente indenizatório, conforme observam Albuquerque (2003), Kriger Filho (2000) e Martins (2008). Em geral, os seguros obrigatórios não apresentam valor de franquia e para os segurados, aqueles que pagam o prêmio, no caso de sinistro, a indenização recebida é igual ao valor da apólice menos o prêmio.

É oportuno registrar que uma apólice de seguro assemelha-se a uma opção financeira de compra onde a seguradora é a vendedora da opção com preço de exercício igual ao valor da franquia (Contador, 2007). O segurado é o proprietário da opção, da apólice, e, por isso, tem o direito de exercê-la ou de receber o valor de cobertura do seguro. Para ter este direito, i.e., no caso de sinistro, o segurado paga um prêmio à seguradora. Se a apólice de seguro não for exercida durante o seu período de vigência, porque não houve sinistro ou porque o valor do sinistro é menor do que a franquia, o segurado perde o prêmio.



3. Economia do Seguro

Inicia-se com a taxonomia do seguro, conforme quadro abaixo:

Glossário	Descrição
Prêmio	Valor pago pelo segurado ao contratar uma apólice de seguro
Sinistro	Valor da perda em decorrência do dano, desastre etc
Indenização	Valor recebido pelo segurado na ocorrência de sinistro
Capital segurado	Valor objeto do contrato de seguro
Franquia	Valor da participação do segurado em caso de sinistro
Apólice	Contrato de seguro

Fonte: Contador (2007: p. 62).

Em um contrato de seguro o objeto transacionado entre as empresas seguradoras e os segurados é a minimização de riscos. Assim, mediante o prêmio, o segurado transfere parte de sua riqueza presente para a seguradora que, em troca, garante-lhe, na ocorrência de evento futuro e incerto que possa diminuir seu patrimônio, o recebimento do valor indenizatório. Efetivamente, a troca se dá entre um valor certo e um valor futuro esperado de forma a mediar a transferência de risco entre compradores e vendedores (Reilly e Norton, 2008).

Para determinar o prêmio se faz necessário apurar a probabilidade de ocorrência do sinistro que gera a indenização. O valor mínimo a ser cobrado deve ser igual aos custos administrativos somados à indenização multiplicada pela probabilidade de ocorrência do sinistro (Vaughan e Vaughan, 2007). Formalmente, o cálculo é simples: sendo p a probabilidade de ocorrência do sinistro, y o valor da indenização, x o valor do prêmio e c os custos operacionais, onde somente serão transacionados no mercado contratos de seguro em que $(x \geq py + c)$. Caso essa condição não seja satisfeita, a seguradora não ofertará o contrato de seguro porque ele é inviável.

Do ponto de vista do segurado o objeto adquirido é a segurança de que, ocorrido um sinistro, ao menos parte de sua riqueza seja restituída pela seguradora na forma de uma indenização. Dessa forma, a determinação de aquisição de um seguro e de quanto pagar por ele depende, além do grau de aversão ao risco do segurado, da probabilidade que ele atribui à ocorrência do sinistro e do tamanho do prejuízo por ele gerado (Vaughan e Vaughan, 2007). Dadas suas preferências, quanto maior a probabilidade de ocorrência do evento indesejado e/ou quanto maior for o prejuízo esperado, mais propenso estará o consumidor a pagar o prêmio para contratação do seguro. O preço máximo aceitável pelo consumidor depende, portanto, desses dois fatores, e aumenta positivamente conforme aumentam a probabilidade de ocorrência do sinistro e a sua aversão ao risco.



Tendo em vista os dois lados da transação, o preço do seguro relaciona-se, principalmente, à probabilidade de ocorrência do evento adverso que gera a indenização. Como maior risco e maior indenização implicam em um valor mais elevado do prêmio do seguro e vice-versa, tanto seguradora como segurados têm incentivos conflitantes ao estimar esses valores (Contador, 2007).

Dada a assimetria de informação acerca da probabilidade de ocorrência do sinistro em virtude de características do segurado e o nível de esforço em atividades redutoras do risco, a companhia seguradora irá ofertar no mercado um cardápio de contratos, todos satisfazendo a condição descrita anteriormente, ($x \geq py + c$). Sem surpresa, as companhias seguradoras devem ofertar no mercado diferentes apólices contendo pares {prêmio, indenização} ajustados a diferentes chances de ocorrência de sinistro. Ao fazer isso, os contratos de seguro ofertados serão selecionados pelos consumidores conforme suas preferências diante do risco, seu conhecimento privado acerca de suas características e de seu esforço em atividades redutoras de risco.

Além de oferta de diferentes pares {prêmio, indenização}, as companhias de seguro incluem nos contratos a figura da franquia. A franquia consiste de um co-pagamento por parte do segurado no caso de pagamento da indenização. O papel da franquia no contrato de seguro é claro, qual seja o de induzir o segurado a tomar ações, que são custosas para si, que reduzem a probabilidade do sinistro. Tal mecanismo torna os contratos de seguro arranjos do tipo contratos de incentivo (Milgom e Roberts, 1992). O diagrama abaixo ilustra o resultado do seguro do ponto de vista do segurado, na situação de sinistro, na presença de franquia:

Diagrama 1 – Representação de um seguro com franquia sob o ponto de vista do segurado

		No caso de sinistro (segurado)	
		Se $VS \leq FQ$	Se $VS > FQ$
Resultado		Não executa a apólice	Executa a apólice

VS = valor do sinistro. FQ = valor da franquia contratada.



4. Seguro DPVAT: Fragilidades

A primeira fragilidade diz respeito à incapacidade do Seguro DPVAT de calcular corretamente as perdas esperadas. A segunda fragilidade refere-se à indenização ofertada pelo Seguro; o valor é insuficiente para que um acidentado/inválido sobreviva dignamente. A terceira fragilidade concerne às reservas técnicas não reclamadas, os segurados/beneficiários não são contemplados com reduções no valor do prêmio e aumentos no valor da indenização.

Em 2010, segundo o Jornal Valor Econômico (Caderno B, Empresas), de 28 de fevereiro de 2011, aproximadamente 47,5 milhões de proprietários de veículos legalmente registrados pagaram o Seguro DPVAT, totalizando uma arrecadação de 5,8 bilhões de reais, dos quais SUS/DENATRAM e seguradoras ficaram com R\$ 2,29 bilhões, cada.

Ainda em 2010, o Seguro DPVAT desembolsou R\$ 2.295,87 milhões referentes a despesas com indenizações por morte, invalidez permanente e reembolsos de despesas médicas e hospitalares, em favor de mais de 252 mil vítimas de acidentes de trânsito ou os seus beneficiários. Desses dados, pode-se inferir que em 2010 foram pagos por vítima/beneficiário a quantia aproximada de R\$ 10.220,00.

4.1 Fragilidade I: Perda Esperada

Considera-se o valor atual pago pelo DPVAT, conforme fixado pela Lei 11.482/2007, art. 8º, inciso I, no montante de R\$ 13.500,00, por vítima, em caso de morte. Esse é o valor da perda esperada para o administrador do DPVAT.

No caso de um acidente de trânsito que resulta em morte, a perda esperada pelos beneficiários pode ser obtida pela seguinte expressão, conforme Pindyck e Rubinfeld (2007):

$$VP(RP_j) = W_0^j + \frac{W_0^j (1+g)(1-\lambda_1)}{1+r} + \frac{W_0^j (1+g)^2 (1-\lambda_2)}{(1+r)^2} + \dots + \frac{W_0^j (1+g)^T (1-\lambda_T)}{(1+r)^T} \quad (1)$$

Em que:

W_0^j é o rendimento anual do indivíduo j no período do acidente.

g é a taxa anual de crescimento do rendimento do indivíduo j .

r é a taxa anual de desconto.

λ_t ($t = 1, 2, \dots, T$) são as probabilidades de falecimento do indivíduo j , em decorrência de acidente de trânsito no período t .

T é a expectativa de vida do indivíduo j , em anos, a partir do período do acidente.

Repare que a equação (1) consiste de uma adaptação da conhecida fórmula do valor presente de um feixe de fluxo de caixa de renda perdida, (Brigham e Houston, 1999; Titmam e Martin, 2010).



Suponha um brasileiro que aos 40 anos com expectativa de vida de 70 anos que falece em decorrência de um acidente de trânsito. Sejam as seguintes informações adicionais presentes no momento da contratação do seguro DPVAT:

- a) Taxa de desconto anual r igual a 8,5%.
- b) Taxa esperada de crescimento dos rendimentos g igual a 1% real, a cada dois anos.

Com base nesses dados, pode-se obter a renda equivalente anual que tornaria esse cidadão indiferente entre contratar o seguro ou não, para diferentes probabilidades específicas de se envolver num acidente de trânsito que resulta em morte, empregando-se o método do *goal programming* para obtenção de soluções de problemas-meta. A tabela abaixo apresenta os valores simulados para quatro diferentes cenários:

Tabela 1 – Renda média mensal do brasileiro: simulação

Prob. de Morte (em %)	VP(RP) (em R\$)	RAM (em R\$)
7,5	13.500,00	1.228,35
5,0	13.500,00	1.198,90
0,5	13.500,00	1.154,60
0,1	13.500,00	1.149,30

VP(RP) = valor presente do rendimento perdido.
RAM = rendimento anual médio.

Os resultados demonstram que quanto menor a probabilidade por morte, menor é a renda anual média equivalente. Esse resultado é contrário ao que espera de um menu de contratos de seguro ofertados por uma seguradora, pois indivíduos de maior risco acabam por obter indenização líquida do prêmio do seguro superior. A literatura de contratos e incentivos aponta que indivíduos de baixo risco, por imporem custo esperado menor à seguradora deveriam ser compensados ou por um prêmio menor ou por uma indenização maior, algo que ficou demonstrado não ocorrer no DPVAT (Milgrom e Roberts, 1992). Em linha com esse resultado, se pode concluir pelo agravamento do problema de seleção adversa no âmbito do DPVAT, pois há claro desincentivo aos agentes de baixo risco para aquisição do contrato que, de outro modo, somente é adquirido devido à sua obrigatoriedade. (Pindyck e Rubinfeld, 2007).

Decerto a probabilidade de morte por acidente de trânsito independe da renda, por conseguinte, pode-se dizer que o seguro DPVAT não calcula corretamente as perdas esperadas dos acidentados e, tampouco, o valor do prêmio, que depende das perdas esperadas.



4.2 Fragilidade II: Valor da Indenização

Imagine um indivíduo desempregado que aos 30 anos se envolveu em um acidente de trânsito fatal. Suponha que a sua expectativa de vida seja de 65 anos. Essa pessoa recebe do Seguro DPVAT a título de indenização uma parcela única no valor de R\$ 13.500,00. Se o indivíduo deposita a indenização numa conta remunerada de certa instituição financeira que paga 1% de juros ao mês, em favor de seu beneficiário, quanto que essa operação lhe renderá mensalmente?

A equação (2) abaixo, da anuidade finita, ajuda a responder a essa questão (Brigham e Houston, 1999; Titmam e Martin, 2010).

$$A_F = P \times \frac{r \times (1+r)^n}{(1+r)^n - 1} \quad (2)$$

Em que:

A_F é o valor da anuidade finita.

P é o valor atual.

r é a taxa de juros.

n é o tempo de aplicação de P .

Então, substituindo os dados na equação (2) para obter AF, tem-se:

$$A_F = 13.500 \times \frac{0,01 \times (1,01)^{420}}{(1,01)^{420} - 1} = 137,10 \quad (3)$$

Claro está que os beneficiários de uma vítima fatal de um acidente de trânsito não conseguirão viver dignamente com R\$ 137,10 por mês. Dado o montante dessa indenização, importa mencionar ser admissível não compensar o custo de oportunidade de contratação do seguro.

4.3 Fragilidade III: Reserva Técnica

Uma companhia seguradora comercial realiza receitas e custos que resultam da atividade de venda de seguros e realiza também resultados financeiros produzidos pela carteira formada pela chamada reserva técnica (Contador, 2007; Reilly e Norton, 2008). No caso das seguradoras do DPVAT, não há registro de custos de venda de apólices, pois sendo obrigatório o seguro, não há atividade de corretagem de venda.

A reclamação de sinistros pode ser diferida no tempo, via judicial, por exemplo. Em função disso, as seguradas aprovisionam reservas para cobrir eventuais indenizações. As reservas são aplicadas no mercado financeiro e de capitais.

No caso do Seguro DPVAT, o acidentado tem até três anos para reclamar a indenização, a contar da data do acidente; exige-se sempre o boletim de ocorrência.



O pool de seguradoras do DPVAT tinha uma carteira de títulos públicos federais de R\$ 2,4 bilhões, no fim de 2010, para cobrir sinistros a liquidar e sinistros ocorridos e não avisados. Para tanto, foram realizadas provisões no valor de R\$ 240 milhões, em 2010 (Jornal Valor Econômico, Caderno B, Empresas, de 28 de fevereiro de 2011); montante que corresponde a 10% da reserva técnica.

Ainda a respeito da reserva técnica, importa observar que indenizações não reclamadas após três anos do sinistro são excluídas do sistema, não sendo apropriadas para o cálculo do resultado atuarial do DPVAT e, portanto, não contribuindo para a redução do valor do prêmio do seguro pago pelos proprietários de veículos automotores de via terrestre.

5. Conclusões

Este artigo explora os aspectos econômico-financeiros do Seguro DPVAT, criado por lei em 1974. O DPVAT (a) é obrigatório, (b) é uma espécie de tributo, de taxa, para financiar parte das atividades do SUS e do DENATRAN, (c) é de caráter indenizatório e (d) inexistente franquia.

O Seguro DPVAT atende tanto às vítimas do dano quanto ao seu causador, assemelhando-se aos seguros de responsabilidade civil contra danos físicos: morte, invalidez etc. O pagamento da indenização é efetuado mediante simples prova do acidente e do dano dele decorrente independentemente da apuração de culpabilidade dos envolvidos.

Enfim, o Seguro DPVAT paga indenização por morte ou por invalidez permanente e, ainda, reembolsa despesas médico-hospitalares, devidamente comprovadas. Quanto aos valores das indenizações, a Lei 11.482/2007 fixa a indenização por morte em R\$ 13.500,00, a indenização por invalidez em montante de até R\$ 13.500,00 e o reembolso de despesas médico-hospitalares em até R\$ 2.500,00, todas calculadas por vítima envolvida num mesmo acidente.

Neste artigo, apontam-se três fragilidades econômico-financeiras do Seguro DPVAT do ponto de vista do segurado/beneficiário. São elas:

- A primeira destaca que o DPVAT somente é contratado por indivíduos de baixo risco por força de lei, ou seja, pela sua obrigatoriedade. A simulação apontou que indivíduos de baixo risco acabam por receber indenização líquida de prêmio inferior à de agentes de alto risco.
- A segunda fragilidade consiste no valor da indenização ser muito baixo, não compensando o custo de contratação do próprio seguro o que, devido à obrigatoriedade, implica em ineficiência no equilíbrio desse mercado.
- A terceira decorre das duas anteriores e agravada pela obrigatoriedade do seguro DPVAT e consiste na não reclamação do seguro por número relevante de indivíduos e da inexistência de apropriação desses recursos em favor dos usuários, o que reduziria a ineficiência do sistema.



Enfim, da análise precedente, pode-se inferir que, em números redondos, o DPVAT não atinge o objetivo de indenizar corretamente e dignamente o acidentado do trânsito que perdeu a vida ou tornou-se inválido para o trabalho. E mais, argumenta-se que os proprietários e acionistas das setenta e uma companhias seguradoras do DPVAT são indevidamente remunerados porque as reservas técnicas não reclamadas não retornam para a população na forma de redução do valor do prêmio e de elevação do valor das indenizações.

6. Referências Bibliográficas

ALBUQUERQUE, J. B. (2003). *O seguro no direito brasileiro*. Edijur, Leme (SP).

BRASIL. 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.

BRASIL. Lei Nº 11.482, de 31 de maio de 2007. Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física e dá outras providências.

BRIGHAM, E. F. e HOUSTON, J. F. *Fundamentos da moderna administração financeira*. Campus, Rio de Janeiro. 1999.

CONTADOR, C. *Economia do seguro: fundamentos e aplicações*. Atlas, São Paulo. 2007.

DALMÁCIO, F. Z., SANT'ANNA, D. P. e RANGEL, L. L. A utilização da *goal programming* no processo de tomada de decisão. *ABCustos*, v. III, n. 2, pp. 117-135. 2008.

KRIEGER FILHO. *O contrato de seguro no direito brasileiro*. Labor Juris, Niterói. 2000.

MARTINS, R. T. *Seguro DPVAT*. Servanda, Campinas. 2008.

MILGROM, P. e ROBERTS, J. *Economics, Organization & Management*. Prentice Hall, New Jersey. 1992.

OZAKI, V.A. Em busca de um novo paradigma para o seguro rural no Brasil. *Revista de Economia e Sociologia Rural*, v. 46, n.1, p. 97-119. 2008.

PINDYCK, R.S. e RUBINFELD, D.L. *Microeconomia*. Makron, São Paulo. 2005.

REILLY, F. K. e NORTON, E. A. *Investimentos*. Cengage Learning, São Paulo. 2008.

RIBEIRO, A. C. *Direito de seguros: resseguro, seguro direto e distribuição de serviços*. Atlas, São Paulo. 2006.

SAUNDERS, A. *Administração de instituições financeiras*. Atlas, São Paulo. 2000.

TITMAN, S. e MARTIN, J. D. *Avaliação de projetos e investimentos*. Bookman, Porto Alegre. 2010.

VAUGHAN, E. e VAUGHAN, T. *Fundamentals of Risk and Insurance*. John Wiley and Sons, New York. 2007.

