

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	7
<b>1. O SEGURO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE (SEGURO DPVAT)</b> .....	9
1.1. DO RECOVAT AO DPVAT .....	9
1.2. DO DPVAT PROPRIAMENTE DITO .....	10
1.3. NORMAS REGULAMENTADORAS .....	10
1.4. OPERACIONALIZAÇÃO DO DPVAT E INSTITUIÇÃO DA SEGURADORA LÍDER ..	17
1.5. DO REQUERIMENTO DA INDENIZAÇÃO .....	18
1.6. COBERTURAS .....	19
1.7. DOS VALORES INDENIZATÓRIOS .....	21
<b>2. A JUDICIALIZAÇÃO NO BRASIL</b> .....	24
2.1. JUDICIALIZAÇÃO DO SEGURO DPVAT .....	25
2.2. DADOS ESTATÍSTICOS .....	29
<b>3. MEDIDAS DE SOLUÇÃO</b> .....	30
3.1. CONCILIAÇÃO E MEDIAÇÃO .....	30
<b>CONCLUSÃO</b> .....	33
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	35

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo apresentar algumas causas e efeitos da Judicialização do Seguro DPVAT, apontando os agentes envolvidos, bem como as ações e omissões que contribuem direta ou indiretamente para esse fenômeno atingir o patamar onde se encontra hoje.

Tal estudo se faz relevante, uma vez que trata de um importante instrumento de proteção social, inclusivo, universal, que beneficia particularmente a população de baixa renda, tradicionalmente mais vulnerável a situações de risco por não ter acesso facilitado a outros mecanismos de proteção, tais como planos de saúde privados e seguros para veículos automotores.

Com finalidade social, esse seguro cobre danos causados a qualquer vítima de acidente de trânsito independentemente da apuração de culpa e prevê garantia por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares (DAMS). A cada uma delas corresponde uma indenização paga pelo consórcio de seguradoras em conformidade com os valores fixados pelas Resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados.

Para o desenvolvimento do tema, foram realizadas pesquisas bibliográficas com base na escassa doutrina dedicada ao tema, acompanhada de pesquisas estatísticas e jurisprudenciais em fontes oficiais, textos científicos, legislação específica e geral, como a Lei nº 6.194, de 1974, que regulamentou o seguro DPVAT.

Após a realização das pesquisas necessárias, inicia-se o trabalho abordando o tema da Judicialização no Brasil de forma genérica, através da sua conceituação, apontando fatos e características que acarretam a referida problemática, além de dados numéricos que o comprovam.

Em sequência, foi feita uma breve análise do Seguro DPVAT, desde a sua constituição até os tempos atuais, a sua regulamentação ocorrida através da Lei nº 6.194, de 1974, como ocorreu o seu trâmite legislativo, bem como críticas que podem ser atribuídas a ele e as suas consequências. Sucintamente, será mencionada a criação da Seguradora Líder DPVAT e a sua atuação.

Como forma de situar e instruir o leitor, é feito uma breve exposição de dados estatísticos relativos à evolução da quantidade de indenizações pagas desde 2008, indenizações pagas por natureza, além de ações liquidadas no primeiro semestre de 2017.

O desenvolvimento do tema principal será realizado através da união dos 2 primeiros títulos, onde a Judicialização da Seguro DPVAT será caracterizada e posteriormente serão apontados os aspectos jurídicos, doutrinários e sociais que atuam para que o Judiciário seja o meio encontrado para solucionar os conflitos existentes envolvendo essa modalidade de seguro.

Por fim serão propostas medidas alternativas, de médio a longo prazo, que podem ser adotadas por todos os agentes anteriormente citados, visando minimizar a atuação do Judiciário. Através de parcerias com o poder judiciário e órgãos policiais e administrativos dos estados, o aumento do número de postos de atendimento para dar entrada no Seguro DPVAT, além da otimização das relações e implantação de políticas de conscientização, incentivo e prevenção. Para os casos em que o conflito não for ou não possa ser evitado, será sugerida a expansão de meios pré-processuais já existentes, mas pouco utilizados, como a conciliação, a mediação e a arbitragem.

Concluir-se-á o presente trabalho com a proposta de efetivação e expansão dos Núcleos de Apoio Técnico aos Tribunais de Justiça, onde profissionais do ramo segurador, fornecerão pareceres técnicos relativos às ações envolvendo o seguro obrigatório, auxiliando os magistrados, atribuindo segurança e precisão às decisões proferidas.

## **1. O SEGURO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE (SEGURO DPVAT)**

O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, mais conhecido como Seguro DPVAT, existe desde 1974. É um seguro de caráter social que indeniza vítimas de acidentes de trânsito, sem apuração de culpa, seja motorista, passageiro ou pedestre.

A atual responsável pela administração do Seguro DPVAT é a Seguradora Líder-DPVAT, que tem o objetivo de assegurar à população, em todo o território nacional, o acesso aos benefícios do Seguro DPVAT.

Porém, em relação ao seguro, esse é um panorama recente, como poderá ser verificado ao analisar a história regulatória do DPVAT.

### **1.1. DO RECOVAT AO DPVAT**

O antecessor do Seguro DPVAT denominava-se RECOVAT – Seguro de Responsabilidade Civil dos proprietários de Veículos Automotores de Via Terrestre, previsto no art. 20, alínea “b” do Decreto-lei nº 73, de 1966, regulamentado pelo Decreto nº 61.867, de 1967 e, posteriormente, pelo Decreto-lei nº 814, de 1969.

Em virtude da confusão que a denominação do seguro RECOVAT causou entre seus intérpretes e aplicadores, ele acabou extinto, uma vez que se entendia que os seguros de responsabilidade civil necessariamente filiavam-se à teoria da culpa. Com efeito, à época vigorava o Código Civil de 1916, cujo art. 159 dispunha: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano”.

Assim, equivocadamente vinculado à teoria da culpa, o RECOVAT sucumbiu à interpretação então adotada de que o pagamento das indenizações do seguro obrigatório estava condicionado à demonstração da culpa do causador do dano. Ora, considerando as dificuldades associadas ao processo de apuração de culpa e, ainda, a complexidade relacionada ao fato de que aquele seguro oferecia cobertura a danos materiais, que envolvia o complicado processo de levantamento de prejuízos, não era mesmo viável a continuação daquele seguro (PEREIRA FILHO, 2013, p. 9).

Nesse contexto, em 1974, foi editada a Lei nº 6.194, que deu nova redação ao art. 20 do Decreto-lei nº 73, de 1966, e criou o DPVAT em substituição ao RECOVAT.

## 1.2. DO DPVAT PROPRIAMENTE DITO

O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, mais conhecido como Seguro DPVAT, existe desde 1974. Reconhecido como um relevante instrumento de proteção social, o seguro DPVAT oferece cobertura abrangente para todas as vítimas de acidentes de trânsito registrados em território nacional, sem apuração de culpa, seja motorista, passageiro ou pedestre. O DPVAT oferece coberturas para três naturezas de danos: morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares (DAMS).

A proteção é assegurada por um período de até 3 anos a partir da data do acidente. Trata-se, portanto, de um seguro inclusivo, universal, de custo reduzido, que beneficia particularmente a população de baixa renda, tradicionalmente mais vulnerável a situações de risco por não ter acesso facilitado a outros mecanismos de proteção, tais como planos de saúde privados e seguros para veículos automotores.

A indenização pelo Seguro DPVAT, nesse contexto, representa uma conquista e um direito do cidadão brasileiro, uma vez que seus recursos são assegurados por lei e obtidos por meio de cobrança de uma quantia paga por todos os proprietários de veículos automotores, uma única vez ao ano, junto com o IPVA, ou até o licenciamento, no caso, de veículos isentos do imposto, que ainda pode ser parcelado, dependendo da categoria, acompanhando o vencimento das parcelas do imposto devido.

## 1.3. NORMAS REGULAMENTADORAS

A SUSEP, autarquia vinculada ao Ministério da Fazenda, criada pelo Decreto-lei nº 73 de 21 de novembro de 1966, é a entidade responsável pelo controle e fiscalização dos mercados de seguro, previdência privada aberta, capitalização e resseguro no Brasil. Com o

mesmo decreto foi criado o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), órgão normativo das atividades de seguros no Brasil, também vinculado ao Ministério da Fazenda.

A principal atribuição do Conselho, na época da sua criação, era a de fixar as diretrizes e normas da política governamental para os segmentos de Seguros Privados e Capitalização. Posteriormente, com o advento da Lei nº 6.435, de 15 de julho de 1977, as suas atribuições se estenderam à Previdência Privada, no âmbito das entidades abertas.

Conforme disposto no Art. 1º da Lei nº 8.392, de 30 de dezembro de 1991, o CNSP teve o prazo da vigência para funcionar como órgão Colegiado, prorrogado até à data de promulgação da Lei Complementar de que trata o Art. 192 da Constituição Federal.

Art. 192. O sistema financeiro nacional, estruturado de forma a promover o desenvolvimento equilibrado do País e a servir aos interesses da coletividade, em todas as partes que o compõem, abrangendo as cooperativas de crédito, será regulado por leis complementares que disporão, inclusive, sobre a participação do capital estrangeiro nas instituições que o integram. (Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 40, de 2003).

Com a edição da Medida Provisória nº 1940-17, de 6 de janeiro de 2000, o CNSP teve sua composição alterada, passando a ser presidido pelo ministro da Fazenda, e composto também por representantes do Ministério da Justiça, Ministério da Previdência e Assistência Social, superintendente da Superintendência de Seguros Privados (vice-presidente), do Banco Central do Brasil e da Comissão de Valores Mobiliários.

Pode-se diferenciar as atribuições da SUSEP e do CNSP para melhor compreensão das atividades e responsabilidades de cada órgão, conforme disponível no própria página online da Superintendência de Seguros, as atribuições que lhe cabem são:

- Fiscalizar a constituição, organização, funcionamento e operação das Sociedades Seguradoras, de Capitalização, Entidades de Previdência Privada Aberta e Resseguradores, na qualidade de executora da política traçada pelo CNSP;
- Atuar no sentido de proteger a captação de poupança popular que se efetua através das operações de seguro, previdência privada aberta, de capitalização e resseguro;
- Zelar pela defesa dos interesses dos consumidores dos mercados supervisionados;

- Promover o aperfeiçoamento das instituições e dos instrumentos operacionais a eles vinculados, com vistas à maior eficiência do Sistema Nacional de Seguros Privados e do Sistema Nacional de Capitalização;
- Promover a estabilidade dos mercados sob sua jurisdição, assegurando sua expansão e o funcionamento das entidades que neles operem;
- Zelar pela liquidez e solvência das sociedades que integram o mercado;
- Disciplinar e acompanhar os investimentos daquelas entidades, em especial os efetuados em bens garantidores de provisões técnicas;
- Cumprir e fazer cumprir as deliberações do CNSP e exercer as atividades que por este forem delegadas;
- Prover os serviços de Secretaria Executiva do CNSP.

Enquanto ao Conselho cabe as prerrogativas de ordem, principalmente, normativas, tais como:

- Fixar diretrizes e normas da política de seguros privados;
- Regular a constituição, organização, funcionamento e fiscalização dos que exercem atividades subordinadas ao Sistema Nacional de Seguros Privados, bem como a aplicação das penalidades previstas;
- Fixar as características gerais dos contratos de seguro, previdência privada aberta, capitalização e resseguro;
- Estabelecer as diretrizes gerais das operações de resseguro;
- Conhecer dos recursos de decisão da SUSEP e do IRB;
- Prescrever os critérios de constituição das Sociedades Seguradoras, de Capitalização, Entidades de Previdência Privada Aberta e Resseguradores, com fixação dos limites legais e técnicos das respectivas operações;
- Disciplinar a corretagem do mercado e a profissão de corretor.

Historicamente, verifica-se a evolução da legislação que controla o seguro DPVAT, sendo suas alterações motivo da análise abaixo:

- 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 - DPVAT.

Nesse caso, o Recovat passou a se chamar DPVAT. E mudou bem mais que a sigla. O conceito de responsabilidade civil, em que a indenização era paga somente quando o veículo era considerado culpado pelo acidente, foi substituído por outro, mais abrangente, em que as indenizações poderiam ser pagas, não importando de quem fosse a culpa. O DPVAT mantém esse conceito até hoje.

Em 29/4/1986 nasceu o Convênio DPVAT, mudança que afetou, principalmente, a forma de se pagar o prêmio e a forma de se pagar a indenização do seguro. Como consequência, a data da criação do Convênio - 29/4/1986 – tornou-se um marco, estabelecendo orientações distintas às vítimas e beneficiários do seguro. A eles passaria a ser informado que, se o acidente tivesse ocorrido antes da data da criação do Convênio, era preciso ir à seguradora em que o seguro foi pago para solicitar o pagamento da indenização. Porque somente essa seguradora, por ter recebido o prêmio do seguro, teria a responsabilidade de pagar a indenização correspondente. Já, para acidentes ocorridos depois da criação do Convênio, a orientação às vítimas e beneficiários seria diferente. A elas seria dito que procurassem qualquer seguradora conveniada para solicitar a indenização. E por quê? Porque agora existia um Convênio, ou seja, várias seguradoras trabalhando juntas, todas dividindo os prêmios e as indenizações.

- Decreto Nº 2.867, de 8 de dezembro de 1998, dispõe sobre a repartição de recursos provenientes do Seguro DPVAT.
- Portaria Interministerial 4.044/98.
- Lei Nº 8.441, de 13 de julho de 1992, altera dispositivos da Lei Nº 6.194 de 19 de dezembro de 1974.

O DPVAT passa por duas grandes e importantes mudanças. Acidentes com veículos não identificados (VNI) passaram a ser cobertos integralmente, em todas as coberturas, quando antes da lei, estavam cobertos apenas em caso de Morte e eram indenizados pela metade do valor. Outra alteração foi quanto à comprovação de pagamento do seguro, que deixou de ser exigida. A orientação às vítimas e beneficiários passou a ser de que a inclusão do comprovante entre os documentos para dar entrada no pedido de indenização não era mais necessária. Somente em caso de proprietário, fez-se e ainda se faz uma exceção à nova regra. Se o beneficiário é o dono do veículo, para que faça jus à indenização, ele deve apresentar o comprovante de pagamento, dando conta de que está em dia com a lei (Lei 6.194/74, que determinou o pagamento do DPVAT como obrigatório para todos os

proprietários de veículo). A exceção, por se aplicar exclusivamente aos donos dos veículos, evidencia que a Lei 8.441/92 ampliou a abrangência e o alcance social do Seguro DPVAT de forma muito significativa. Ela colocou o seguro obrigatório de veículos Brasileiro à frente dos similares existentes em outros países, inclusive nos mais desenvolvidos.

Em 11/1/2003, entrou em vigor o Novo Código Civil Brasileiro, reduzindo de 20 para 3 anos o prazo para o cidadão reclamar seus direitos (prazo de prescrição). A norma reduziu bastante o prazo até então em vigor, mas previu um processo de transição do antigo para o novo modelo. Nele, o Código preservou mais direitos aos casos mais antigos, deixando a aplicação da nova regra aos eventos mais recentes, ocorridos de 2003 para cá. Essa mudança tornou a data do acidente uma das informações mais importantes para se orientar as vítimas e beneficiários de acidentes. Antes de se prestar qualquer orientação sobre como dar entrada no pedido de indenização, é preciso verificar, pela data, se o acidente está prescrito ou se ainda pode ser reclamado.

Em 1/1/2005, uma nova mudança: as indenizações dos veículos de transporte coletivo passaram a ser pagas pelas seguradoras que integram o Convênio DPVAT, assim como já acontecia, desde 1986, com os demais veículos. Até 2004, os veículos de transporte coletivo de passageiros – também conhecidos como veículos das categorias 3 e 4 - pagavam o DPVAT através de uma seguradora que, por receber diretamente o prêmio, ficava também responsável, sozinha, pelo pagamento da indenização, ou seja, ainda usavam o modelo antigo de pagamento do DPVAT (anterior à criação do Convênio). A mudança, portanto, trouxe mais uma evolução, porque garantiu maior uniformidade nos procedimentos de pagamento dos prêmios e das indenizações do DPVAT, para todos os tipos de veículo. É necessário observar que, também essa mudança, tornou a data do acidente uma prioridade no atendimento às vítimas e beneficiários. Acidentes com veículos de transporte coletivo são indenizados através das seguradoras do Convênio, se ocorridos a partir de 2005, e são indenizados somente por uma seguradora específica, se ocorridos até 2004. A seguradora específica, no caso, é a mesma em que o proprietário pagou o prêmio do DPVAT.

- Resolução CNSP Nº 153, de 8 de dezembro de 2006, dispõe sobre a Constituição das Provisões Técnicas do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não - Seguro DPVAT.
- Resolução CNSP Nº 154, de 8 de dezembro de 2006, altera e consolida as Normas Disciplinadoras do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados

por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não - Seguro DPVAT.

- Lei Nº 11.482, de 31 de maio de 2007, que altera dispositivos da Lei Nº 6.194 de 19 de dezembro de 1974.

A Medida Provisória 340 que já anunciava alteração e ratificação nas normas do seguro DPVAT, foi sancionada pelo Presidente da República virando Lei 11.482/07, que no Artigo 8º, alterou os artigos 3º, 4º, 5º e 11 da Lei 6.194/74, ratificando que os valores da indenização do Seguro DPVAT devem ser pagos em reais, não em salários mínimos, o que já era mencionado pela Lei 6.205/75, estabeleceu que as indenizações devem passar a ser pagas com base no valor vigente na data do acidente, critério aplicável a acidentes ocorridos após 29.12.2006, data em que a MP 340 entrou em vigor, ampliou o prazo para pagamento da indenização de 15 para 30 dias, incluiu a opção de recebimento da indenização por conta de poupança e determinou que a indenização por morte passe a ser dividida entre o cônjuge / companheiro e os herdeiros da vítima, com base no Artigo 792, do Código Civil.

Em 15/12/2008, a Medida Provisória nº 451, altera os artigos 3º, 5º e 12 da Lei 6194/74, quanto aos procedimentos de regulação de sinistros das garantias de DAMS e de Invalidez Permanente, ocorridos após 16/12/2008 (inclusive). Está vedado o reembolso de despesas médicas e hospitalares efetuadas em entidades credenciadas ao Sistema Único de Saúde – SUS, mesmo que em caráter privado. Os sinistros de invalidez permanente serão avaliados sob os dispositivos e percentuais da tabela que passou a fazer parte da Lei nº 6.194/74. As vítimas poderão apresentar o LAUDO DO IML do local de sua residência. O IML deverá fornecer, no prazo de até 90 dias, laudo à vítima com verificação da existência e quantificação das lesões permanentes, totais ou parciais.

- Resolução CNSP Nº 192, de 16 de dezembro de 2008, 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, e dá outras providências.
- Resolução CNSP Nº 192, de 16 de dezembro de 2008, 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.

- Resolução CNSP Nº 196, de 16 de dezembro de 2008, que altera o art. 11 do anexo a Resolução CNSP Nº 154, de 8 de dezembro de 2006.
- Lei Nº 11.945, de 4 de junho de 2009, que altera dispositivos da Lei Nº 6.194 de 19 de dezembro de 1974.

Em 04/06/2009, a Medida Provisória nº 451, que já anunciava alteração nas normas do Seguro DPVAT, foi sancionada pelo Presidente da República virando Lei 11.945/09 que alterou, basicamente, duas coberturas: Invalidez Permanente e Reembolso de Despesas de Assistência Médica e Suplementares (DAMS).

Em relação a invalidez, para os sinistros ocorridos após 16/12/2008 (inclusive) serão avaliados sob os dispositivos e percentuais da tabela que passou a fazer parte da Lei nº 6.194/74. A tabela divide as lesões em apenas 05 grupos de percentuais (10%, 25%, 50%, 70% e 100%). As vítimas poderão apresentar o laudo do IML do local de sua residência. Na impossibilidade de apresentação do laudo do IML da jurisdição do acidente ou da residência da vítima, caberá a apresentação da Declaração da Secretaria de Segurança Pública. O IML deverá fornecer, no prazo de até 90 dias, laudo à vítima com verificação da existência e quantificação das lesões permanentes, totais ou parciais. Quanto à DAMS, houve vedação ao termo de cessão de direitos, sendo o reembolso diretamente à vítima, além de que o hospital poderá ser credenciado ao SUS, porém as despesas terão que ser pagas em caráter particular.

- Circular SUSEP Nº 393, de 16 de outubro de 2009, que altera e consolida as instruções complementares para a operação do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não – Seguro DPVAT.
- Resolução CNSP Nº 207, de 27 de novembro de 2009, que dispõe sobre o prazo para pagamento do prêmio do Consórcio que inclui as categorias 3 e 4 do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não – Seguro DPVAT.
- Resolução CNSP Nº 215, de 6 de dezembro de 2010, que altera dispositivos da Resolução CNSP nº 192, de 30 de dezembro de 2008.
- Resolução CNSP Nº 230, de 28 de dezembro de 2010, que dispõe sobre o prazo de vencimento para o pagamento do prêmio do Consórcio que inclui as categorias 3 e 4 do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por

Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não - Seguro DPVAT.

#### 1.4. OPERACIONALIZAÇÃO DO DPVAT E INSTITUIÇÃO DA SEGURADORA LÍDER

Antes da criação dos Convênios, o Seguro DPVAT era operado individualmente pelas Seguradoras, que buscavam emitir a maior quantidade de bilhetes e fazer face à obrigação de pagar à sua própria conta as reclamações que lhes eram apresentadas. Essa fase inicial do Seguro DPVAT, de 1966 a 1974, foi marcada pelo elevado índice de inadimplência dos prêmios e pelo descontrole das operações, sem maior entrosamento com o calendário e a documentação regulados pelas autoridades de trânsito.

Diante do quadro de dificuldades, o governo federal viu-se na contingência de intervir. O Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), por meio da Resolução nº 06, de 1986, determinou que fosse firmado um convênio entre as sociedades seguradoras com o fim específico de operacionalizar o Seguro DPVAT. O convênio de Operação do Seguro Obrigatório DPVAT foi firmado em 29 de abril de 1986 e as seguradoras convenientes constituíram a FENASEG (Federação Nacional das Seguradoras) como procuradora e representante com a função de gerir e administrar o convênio.

A partir da celebração do Convênio, as vítimas de acidente de trânsito puderam pleitear indenização do seguro de DPVAT junto à seguradora de sua preferência (PEREIRA FILHO, 2013, p. 14).

Somente em 08 de dezembro de 2006, por meio da Resolução CNSP nº 154, foi determinada a constituição de dois consórcios específicos a serem administrados por uma seguradora especializada, na qualidade de líder, com a finalidade de administrar todo o seguro DPVAT. Para tanto, foi criada a Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT, por meio da Portaria nº 2.797/07, publicada em 07 de dezembro de 2007.

A Seguradora Líder é uma companhia nacional, constituída por seguradoras que participam dos dois consórcios, e que começou a operar em 01 de janeiro de 2008.

As seguradoras consorciadas permanecem responsáveis pela garantia das indenizações, prestando, também, atendimento a eventuais dúvidas e reclamações da sociedade. Contudo, a Seguradora Líder-DPVAT passou a representá-las nas esferas

administrativa e judicial das operações de seguro, o que resulta em mais unidade e responsabilidade na centralização de ações.

Além disso, facilita o acesso da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP na fiscalização das operações dos Consórcios, através de registros da Seguradora Líder-DPVAT.

Importante ressaltar que as Seguradoras contam com auxílio das Reguladoras, que são prestadoras de serviços às Companhias de Seguros cuja atividade consiste em proceder com a análise documental dos pedidos de indenizações ou de reembolsos encaminhados pelas pessoas ou instituições que necessitem fazer uso do seguro por elas contratado.

### 1.5. DO REQUERIMENTO DA INDENIZAÇÃO

O procedimento para receber a indenização do Seguro Obrigatório DPVAT é simples e dispensa a ajuda de intermediários. O interessado deve ter cuidado ao aceitar a ajuda de terceiros, pois são muitos os casos de fraudes e de pagamentos de honorários desnecessários, segundo os dados apresentados pela seguradora responsável pelo consórcio, só em 2017 foram evitadas 17.550 tentativas comprovadas de fraudar o Seguro DPVAT para recebimento de indenizações administrativa e judicialmente, o que provocou um *saving* de 222,9 milhões (SEGURADORA LÍDER, 2017, p.83).

A Seguradora Líder-DPVAT oferece mais de 8 mil pontos de atendimento autorizados para que a própria vítima possa dar entrada no pedido de indenização do Seguro DPVAT.

Os pedidos de indenização do DPVAT devem ser feitos através de quaisquer seguradoras consorciadas, agências dos correios, DETRAN, entre outros. Basta que o interessado escolha uma das opções e apresente a documentação necessária, qual seja:

A vítima, ou seu beneficiário, deve dirigir-se à seguradora apresentando os seguintes documentos:

– Indenização por morte:

a) certidão de óbito;

b) registro de ocorrência expedido pela autoridade policial competente; e

c) prova da qualidade de beneficiário.

– Indenização por invalidez permanente:

a) laudo do Instituto Médico Legal da jurisdição do acidente ou da residência da vítima, com verificação da existência e quantificação das lesões permanentes, totais ou parciais, de acordo com os percentuais da tabela constante do anexo à Lei 6.194/74, alterado pela Lei Nº 11.945, de 4 de junho de 2009;

b) registro da ocorrência expedido pela autoridade policial competente.

– Indenização de despesas de assistência médica e suplementares:

a) prova das despesas médicas efetuadas;

b) prova de que as despesas referidas na alínea "a" decorrem de atendimento à vítima de danos pessoais decorrentes de acidente envolvendo veículo automotor de via terrestre;

c) registro de ocorrência expedido pela autoridade policial competente, da qual deverá constar, obrigatoriamente, o nome do hospital, ambulatório, ou médico assistente que tiver prestado o primeiro atendimento à vítima.

## 1.6. COBERTURAS

Conforme demonstramos anteriormente, o Seguro Obrigatório DPVAT, como seu nome traduz, é um Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres cuja obrigatoriedade decorre da sua instituição pela Lei nº 6.194, de 1974.

Sua finalidade precípua é amparar as vítimas de acidentes envolvendo veículos automotores de via terrestre em todo território nacional.

O DPVAT prevê cobertura às vítimas de acidentes e seus beneficiários, abrangendo somente danos pessoais. Os danos materiais serão cobertos pelo seguro do automóvel cuja contratação pelo segurado é facultativa.

Ressalta Carlos Roberto Gonçalves que:

A cobertura de danos pessoais abrange todas as pessoas que se encontrem no veículo sinistrado ou fora dele e que, em decorrência do acidente automobilístico venham a ser lesionadas. Inclusive, portanto, danos pessoais causados aos proprietários e ou motoristas dos veículos, seus beneficiários ou dependentes. Assim, terceiro é sempre

a vítima do acidente, mesmo que seja condutor ou proprietário do veículo (2004, p 490).

As coberturas garantidas são três: morte, invalidez permanente total ou parcial, reembolso de despesas de assistência médica e suplementares (DAMS).

Estão excluídos de cobertura: danos pessoais resultantes de radiações ionizantes ou contaminações por radioatividade de qualquer tipo de combustível nuclear ou de qualquer resíduo de combustão de matéria nuclear, as multas e fianças impostas ao condutor ou proprietário do veículo e as despesas de qualquer natureza decorrentes de ações ou processos criminais, acidentes ocorridos fora do território nacional, acidentes com veículos estrangeiros em circulação pelo Brasil, os quais devem estar cobertos por seguro contratado no país de origem do veículo.

A cobertura do Seguro DPVAT abrange as categorias elencadas, na Resolução CNSP Nº 154, de 8 de dezembro de 2006, a saber:

- Categoria 1 Automóveis particulares;
- Categoria 2 Táxis e carros de aluguel;
- Categoria 3 Ônibus, microônibus e lotação com cobrança de frete (urbanos, interurbanos, rurais e interestaduais);
- Categoria 4 Microônibus com cobrança de frete, mas com lotação não superior a 10 passageiros e ônibus, microônibus e lotações sem cobrança de frete (Urbanos, Interurbanos, Rurais e Interestaduais);
- Categoria 9 Motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares;
- Categoria 10 - Máquinas de terraplanagem e equipamentos móveis em geral, quando licenciados, camionetas tipo "pick-up" de até 1.500 Kg de carga, caminhões e outros veículos. Esta categoria inclui também:

I - Veículos que utilizem "chapas de experiência" e "chapas de fabricante", para trafegarem em vias públicas, dispensando-se, nos respectivos bilhetes de seguro, o preenchimento de características de identificação dos veículos, salvo a espécie e o número de chapa;

II - Tratores de pneus, com reboques acoplados à sua traseira destinados especificamente a conduzir passageiros a passeio, mediante cobrança de passagem, considerando-se cada unidade da composição como um veículo distinto para fim de tarifação;

III - Veículos enviados por fabricantes a concessionários e distribuidores, que trafegam por suas próprias rodas, para diversos pontos do País, nas chamadas "viagens de entrega", desde que regularmente licenciados, terão cobertura por meio de bilhete único emitido exclusivamente a favor de fabricantes e concessionários, cuja cobertura vigorará por um ano;

IV - Caminhões ou veículos "pick-up" adaptados ou não, com banco sobre a carroceria para o transporte de operários, lavradores ou trabalhadores rurais aos locais de trabalho; e

V – Reboques e semirreboques destinados ao transporte de passageiros e de carga.

Cabe esclarecer que se entende por veículos automotores de via terrestre todos aqueles que possuem motor próprio e circulam por terra ou asfalto. Conseqüentemente, levando-se também em consideração os veículos elencados acima, estão excluídos de cobertura pelo seguro obrigatório os veículos de uso bélico, de tração animal, embarcações e aeronaves. Essas duas últimas espécies de veículos são excluídas por possuírem seguros obrigatórios próprios destinados a cobertura dos danos por eles provocados.

## 1.7. DOS VALORES INDENIZATÓRIOS

Os valores das importâncias seguradas são, constantemente, objeto de lides em nossos tribunais. Essas controvérsias ainda hoje decorrem do fato de que a Lei 6.194, de 1974, em seu artigo 3º, dispunha que as indenizações DPVAT deveriam ser pagas com base em quarenta salários.

A jurisprudência entendia que eram aplicáveis os valores previstos na Lei 6.194, de 1974. Entretanto, os pagamentos das indenizações DPVAT eram feitos com base nos valores fixados pelas Resoluções emitidas pelo Conselho Nacional de Seguros Privados, órgão disciplinador do seguro obrigatório DPVAT, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo art. 12 da própria Lei 6.194/74, pelos motivos que exporemos a seguir.

O artigo 3º da Lei nº 6.194/74, já antes do advento da Constituição de 1988, fora revogado pelo art. 1º da lei 6.205, de 1975, e ainda quando se entendesse o contrário, a revogação teria ocorrido por incompatibilidade com o artigo 7º, IV da Constituição de 1988.

A fixação das coberturas do Seguro DPVAT em quantidade de salários mínimos servia, a um só tempo, não apenas de base de cálculo para quantificação do montante da cobertura do seguro, mas também de fator legal – enquanto em vigor – de atualização monetária dessa base do cálculo, posto que essa base era elevada automaticamente sempre que o salário mínimo vigente no país fosse aumentado.

Com o advento da Lei 6.205/75, que enumerou taxativamente as hipóteses possíveis de fixação de quaisquer valores monetários com base no salário mínimo, ficou descaracterizado o salário mínimo como fator de correção monetária. Logo, restou vedada a vinculação ao salário mínimo em todas hipóteses que não aquelas previstas na referida Lei. Visando dar força a essa vedação, o legislador constituinte elevou-se a qualidade de norma constitucional, inserindo-a no art.7º, inciso IV, parte final da Carta Magna. Portanto, hoje, a vinculação da correção monetária ao salário mínimo é inconstitucional.

Daí a razão por que, corretamente, o Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, no exercício da competência que lhe foi conferida pela Lei 6.243/77, além de continuar a fixar o valor do prêmio, passou também a fixar periodicamente o valor da indenização em quantia certa.

Com efeito, ainda que o seguro DPVAT tenha sua contratação imposta pela União, suas cláusulas e condições são fixadas e impostas pelas Resoluções do CNSP, órgão normativo das atividades securitárias do país, instituído pelo Decreto-Lei 73/66. Desta feita, as normas estabelecidas pelo CNSP devem ser obrigatoriamente obedecidas pelas Seguradoras participantes do Convênio e pelos proprietários de veículos, ambos os quais, não dispõem de dirigismo contratual, ou seja, de autonomia de vontade para modificá-las.

Assim, o CNSP, por meio de Resolução, até dezembro de 2006, fixava não só o valor do prêmio por cálculo atuarial, mas também os valores das indenizações DPVAT e, por conseguintes, as Sociedades Seguradoras que operam o seguro DPVAT pagavam as indenizações com base nos valores fixados pelas Resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados da SUSEP, sob pena de descumprimento das normas por ele proferidas (SANTOS, 2007, p. 64-65).

Os valores atuais de indenização por cobertura são os constantes da tabela abaixo, valores estes fixados na Lei 6.194/74, por meio da Lei 11.482, de 31/05/2007:

- Morte - R\$ 13.500,00
- Invalidez Permanente - Até R\$13.500,00
- Reembolso de Despesas Médicas e Hospitalares (DAMS) - Até R\$2.700,00

Ante o exposto, pode-se observar que a nova redação dada ao supracitado dispositivo, por meio da qual os valores das indenizações DPVAT foram fixados em quantia certa, aos poucos vêm pondo fim à divergência que há anos é objeto de lides em todo território nacional.

Em relação à invalidez permanente A quantia que se apurar, tomará por base o percentual da incapacidade de que for portadora a vítima, de acordo com os critérios estabelecidos no §1º, e seus incisos, do art. 3º da Lei n.º 6.194/74, com as alterações dadas pelas Leis nº11.482/07 e nº 11.945/09, e com a tabela de Danos Corporais Totais – vide tabela abaixo - , constante do anexo daquela Lei, tendo como indenização máxima a importância segurada vigente na época da ocorrência do sinistro.

Os valores de indenização de DAMS serão pagos até o limite definido em tabela de ampla aceitação no mercado, tendo como teto máximo o valor vigente na data de ocorrência do sinistro. Os valores de indenização de tal tabela deverão ter, como limite mínimo, os valores constantes da Tabela do Sistema Único de Saúde (SUS). O Seguro DPVAT assegura à vítima o reembolso de despesas médico-hospitalares, desde que devidamente comprovadas, efetuadas pela rede credenciada junto ao Sistema Único de Saúde, quando em caráter privado, vedada a cessão de direitos, bem como veda o reembolso quando o atendimento for realizado pelo SUS, sob pena de descredenciamento do estabelecimento de saúde do SUS, sem prejuízo das demais penalidades previstas em lei.

## 2. A JUDICIALIZAÇÃO NO BRASIL

A promulgação da Constituição de 1988 positivou e conferiu maiores direitos e garantias coletivas e individuais à sociedade brasileira, pilares essenciais para um Estado Democrático de Direito. A efetivação dos direitos fundamentais e sociais tutelados constitucionalmente, compete, inicialmente, aos Poderes Legislativo e Executivo, através da definição e execução de políticas públicas.

É inequívoco afirmar, no entanto, que os referidos poderes deixam inúmeras lacunas no cumprimento desse dever, além de seus membros possuírem baixa credibilidade, em virtude das recorrentes e sucessivas denúncias de envolvimento em esquemas de corrupção e desvio de verbas públicas. Motivo, dentre outros, pelo qual o Poder Judiciário tem sido o meio utilizado pela população para solucionar a maior parte dos conflitos envolvendo seus direitos, resultando na Judicialização.

Assim, pode-se conceituar Judicialização como o fenômeno da transferência para o Judiciário de questões excepcionais às suas atribuições, conferindo-lhe maior influência e poder decisório na sociedade.

Esse fenômeno é representado pelo aumento significativo das ações judiciais. Segundo o Relatório Justiça em Números do CNJ de 2017, por volta de 29,4 milhões de casos novos chegam ao Judiciário por ano. O Poder Judiciário finalizou o ano de 2016 com 79,7 milhões de processos em tramitação, aguardando alguma solução definitiva. Desses, 13,1 milhões, ou seja, 16,4%, estavam suspensos ou sobrestados ou em arquivo provisório, aguardando alguma situação jurídica futura.

Durante o ano de 2016, ingressaram 29,4 milhões de processos e foram baixados 29,4 milhões. Um crescimento em relação ao ano anterior na ordem de 5,6% e 2,7%, respectivamente.

Mesmo tendo baixado praticamente o mesmo quantitativo ingressado, com Índice de Atendimento à Demanda na ordem de 100,3%, o estoque de processos cresceu em 2,7 milhões, ou seja, em 3,6%, e chegou ao final do ano de 2016 com 79,7 milhões de processos em tramitação aguardando alguma solução definitiva.

De acordo com o anuário estatístico produzido pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ) “Justiça em Números 2017”, os quadros da magistratura receberam 635 novos juízes em 2016, mas ainda insuficiente para atender as necessidades do judiciário brasileiro. O

crescimento foi de 3,65% em relação ao ano anterior. Ao todo, o Poder Judiciário terminou 2016 com 18.011 juízes de direito, desembargadores e ministros. Em 2009, esse número era de 15.946.

Para processar e julgar essa enorme demanda, o Brasil conta com 18.011 cargos de magistrados providos no Poder Judiciário, de um total de 22.450 cargos criados por lei. Havia, portanto, 4.439 cargos vagos (19,8%) ao final de 2016. Resultando assim em menos de 19 mil magistrados para atuarem em pouco mais de 102 milhões de processos. Somado a esse considerável contingente, existem ainda outras objeções à Judicialização, conforme aponta o ministro BARROSO:

Três objeções podem ser opostas à Judicialização (...). Nenhuma delas infirma a importância de tal atuação, mas todas merecem consideração séria. As críticas se concentram nos riscos para a legitimidade democrática, na politização indevida da justiça e nos limites da capacidade institucional do Judiciário (2009).

Apesar da relevância da atuação de Poder Judiciário na sociedade brasileira em questões que excedem à sua alçada, em razão da deficiência dos poderes competentes, deve-se tratar com cautela e atenção o fenômeno da Judicialização, uma vez que o Judiciário deve ser acionado em caráter excepcional e não como a única via de resolução de conflitos existentes.

## 2.1. JUDICIALIZAÇÃO DO SEGURO DPVAT

Não obstante as diversas formas de requerimento administrativo através dos postos de atendimento das seguradoras, as agências dos correios, bem como os postos do DETRAN, somente no ano de 2012, mais de setenta mil ações de cobrança de indenizações do DPVAT foram ajuizadas diretamente perante o Poder Judiciário, sem que os seus atores tivessem anteriormente buscado qualquer seguradora para comunicar o acidente e solicitar o pagamento da indenização que entende ser devida.

Pois bem, não seria adequado dizer que há uma controvérsia estabelecida entre o segurado e o segurador na hipótese de o primeiro sequer ter informado o acidente e a existência de dano indenizável ao segundo, e conseqüentemente este sequer ter analisado a pretensão do segurado quanto à viabilidade e adequação do pagamento pretendido. Ou melhor, a própria pretensão ao pagamento de uma indenização somente é levada ao

conhecimento do segurador no momento em que este é citado quanto à existência de uma ação judicial.

Seria natural e adequado que o prévio conhecimento da pretensão autoral fosse pressuposto para que se configurasse o interesse processual do autor da ação. No caso do Seguro DPVAT, esse prévio conhecimento corresponde ao aviso do sinistro, ou seja, à apresentação da documentação exigida pela Lei 6.194/74 em qualquer um dos postos de atendimento para que seja, a partir de então, possível a análise quanto à cobertura e a identificação do valor a indenizar, a chamada regulação do sinistro.

É sabido que o interesse de agir, caracterizado pelo binômio “necessidade e utilidade” da atuação jurisdicional, traduz a ideia de que o exercício da jurisdição pressupõe a forma última de solução dos conflitos. Por conseguinte, é necessária a afirmação de uma lesão a um direito, efetiva ou potencial, para o exercício do direito de ação. A existência de um conflito de interesses no âmbito do direito material faz nascer o interesse processual para aquele que não conseguiu satisfazer consensualmente seu direito. Como explica o Ministro LUIZ FUX:

A situação jurídica que reclama a intervenção judicial, sob pena de um dos sujeitos sofrer um prejuízo em razão da impossibilidade de autodefesa é que caracteriza o *interesse de agir*. É que, como já se firmou em bela sede doutrinária, a “função jurisdicional não pode ser movimentada sem que haja motivo” (2008, p. 177).

O prévio conhecimento da pretensão constitui pressuposto para a configuração do interesse processual, pois somente haverá necessidade da propositura da ação judicial se, antes disso, a seguradora recusar o pagamento da indenização, ou ficar inerte a solicitação do requerente do benefício.

O poder judiciário, já assoberbado por natureza, haja vista a relevância do serviço que presta à sociedade, bem como por sua exclusiva competência para fazê-lo, não pode ser objeto de demandas desnecessárias. Assim, a prestação jurisdicional deve ser imprescindível ao deslinde da questão, uma vez que uma lide constitui o extremo do conflito humano, sendo o Poder Judiciário a última saída para os jurisdicionados.

Neste contexto, diante de um acidente automobilístico com vítimas, surge a necessidade de indenizar-se as lesões permanentes daí decorrentes, sendo a via adequada, primeiramente, o requerimento na esfera administrativa, e, em não sendo satisfatório, o ajuizamento da ação judicial de cobrança, seja para diferença ou pedido integral de indenização.

Nos casos em que não houver requerimento administrativo e a parte autora optar por instaurar o procedimento judicial diretamente faltará o interesse- necessidade à ação, posto que a seguradora não teve oportunidade de realizar a regulação e em função disso efetuar o pagamento administrativamente. Além disto, é de suma importância observar que a grande maioria dos autores que pretendem indenização de qualquer natureza através do instituto do DPVAT, são pessoas que gozam do benefício da gratuidade de justiça, portanto o próprio Estado que já faz o pagamento do seguro tem de arcar com as custas inerentes a movimentação da máquina do Judiciário em larga escala. Isto posto, resta evidente o quão prejudicial é para toda sociedade o ajuizamento de ações cuja matéria poderia ser resolvida administrativamente (CARVALHO JUNIOR, 2013, p. 137-138).

Assim sendo, sem que ocorra a regulação extrajudicial do sinistro, com a juntada de toda a documentação necessária, bem como a negativa de pagamento da indenização securitária, a demanda carecerá de interesse de agir, devendo a mesma ser extinta sem resolução do mérito. Corroborando com este entendimento temos as decisões:

**ACÇÃO DE COBRANÇA. SEGURO OBRIGATÓRIO – DPVAT. RITO SUMÁRIO. INDENIZAÇÃO POR INVALIDEZ PERMANENTE. AUSÊNCIA DE REQUERIMENTO ADMINISTRATIVO. EXTINÇÃO DO FEITO.** Inexistente requerimento administrativo nos moldes legais determinados (5º e §1º da lei 6.194/74), não se afigura mora ou ato lesivo por parte da Ré e, por conseguinte, ausente o interesse do Autor à propositura da demanda. *“Incabível a cobrança judicial do DPVAT no prazo legal de regulação do sinistro.” (verbetes sumular nº 232 do TJ/RJ)* Precedentes jurisprudenciais. **RECURSO AO QUAL SE NEGA SEGUIMENTO, NA FORMA DO ARTIGO 557, CAPUT DO CPC.** (Apelação Cível 0060985-52.2009.8.19.0021. 2ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Relatora Des. Elizabete Filizzola. Julgado em 7/12/2011)

**RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. PRÉVIO REQUERIMENTO ADMINISTRATIVO E INTERESSE EM AGIR.** 1. A instituição de condições para o regular exercício do direito de ação é compatível com o art. 5º, XXXV, da Constituição. Para se caracterizar a presença de interesse em agir, é preciso haver necessidade de ir a juízo. 2. A concessão de benefícios previdenciários depende de requerimento do interessado, não se caracterizando ameaça ou lesão a direito antes de sua apreciação e indeferimento pelo INSS, ou se excedido o prazo legal para sua análise. É bem de ver, no entanto, que a exigência de prévio requerimento não se confunde com o exaurimento das vias administrativas. 3. A exigência de prévio requerimento administrativo não deve prevalecer quando o entendimento da Administração for notória e reiteradamente contrário à postulação do segurado. 4. Na hipótese de pretensão de revisão, restabelecimento ou manutenção de benefício anteriormente concedido, considerando que o INSS tem o dever legal de conceder a prestação mais vantajosa possível, o pedido poderá ser formulado diretamente em juízo – salvo se depender da análise de matéria de fato ainda não levada ao conhecimento da Administração –, uma vez que, nesses casos, a conduta do INSS já configura o não acolhimento ao menos tácito da pretensão. 5. Tendo em vista a prolongada oscilação jurisprudencial na matéria, inclusive no Supremo Tribunal Federal, deve-se estabelecer uma fórmula de transição para lidar

com as ações em curso, nos termos a seguir expostos. 6. Quanto às ações ajuizadas até a conclusão do presente julgamento (03.09.2014), sem que tenha havido prévio requerimento administrativo nas hipóteses em que exigível, será observado o seguinte: (i) caso a ação tenha sido ajuizada no âmbito de Juizado Itinerante, a ausência de anterior pedido administrativo não deverá implicar a extinção do feito; (ii) caso o INSS já tenha apresentado contestação de mérito, está caracterizado o interesse em agir pela resistência à pretensão; (iii) as demais ações que não se enquadrem nos itens (i) e (ii) ficarão sobrestadas, observando-se a sistemática a seguir. 7. Nas ações sobrestadas, o autor será intimado a dar entrada no pedido administrativo em 30 dias, sob pena de extinção do processo. Comprovada a postulação administrativa, o INSS será intimado a se manifestar acerca do pedido em até 90 dias, prazo dentro do qual a Autarquia deverá colher todas as provas eventualmente necessárias e proferir decisão. Se o pedido for acolhido administrativamente ou não puder ter o seu mérito analisado devido a razões imputáveis ao próprio requerente, extingue-se a ação. Do contrário, estará caracterizado o interesse em agir e o feito deverá prosseguir. 8. Em todos os casos acima – itens (i), (ii) e (iii) –, tanto a análise administrativa quanto a judicial deverão levar em conta a data do início da ação como data de entrada do requerimento, para todos os efeitos legais. 9. Recurso extraordinário a que se dá parcial provimento, reformando-se o acórdão recorrido para determinar a baixa dos autos ao juiz de primeiro grau, o qual deverá intimar a autora – que alega ser trabalhadora rural informal – a dar entrada no pedido administrativo em 30 dias, sob pena de extinção. Comprovada a postulação administrativa, o INSS será intimado para que, em 90 dias, colha as provas necessárias e profira decisão administrativa, considerando como data de entrada do requerimento a data do início da ação, para todos os efeitos legais. O resultado será comunicado ao juiz, que apreciará a subsistência ou não do interesse em agir. (RE 631240, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 03/09/2014, ACÓRDÃO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-220 DIVULG 07-11-2014 PUBLIC 10-11-2014)

Em que pese o RE acima levar à discussão a constitucionalidade da exigência de prévio requerimento administrativo como condição para propositura de ações judiciais previdenciárias, à luz das cláusulas da separação dos Poderes e da inafastabilidade da jurisdição. Tal exigência é comumente formulada a título de comprovação do interesse em agir, condição da ação que se refere à necessidade da prestação jurisdicional.

O tema pode ser inserido numa discussão ampla, atinente à constitucionalidade das condições da ação, assim como o prévio requerimento administrativo de indenização por vítima de acidente de trânsito.

A jurisprudência da Corte sempre afirmou que decisões extintivas de processos por ausência de condições da ação não violam a inafastabilidade da jurisdição.

Isto porque, segundo MARIONINI (2013, p.191-192), as condições incidem não propriamente sobre o direito de ação – exercido sempre que se provoca o Judiciário –, mas sim sobre o seu *regular exercício*, o que é necessário para um pronunciamento de mérito.

## 2.2. DADOS ESTATÍSTICOS

A Seguradora Líder DPVAT pagou de janeiro a junho de 2017, 192.187 mil indenizações, incluindo casos de morte, invalidez permanente e despesas médico-hospitalares decorrentes de acidentes de trânsito no Brasil. O número é 9% menor que o primeiro semestre do ano passado, quando foram pagas 210.334 indenizações. Apesar da redução no número total de indenizações pagas, os dados ainda apontam crescimento em indenizações por morte, que registraram aumento de 27% em relação aos primeiros seis meses de 2016. No total, foram 19.367 indenizações pagas para herdeiros de vítimas fatais.

### 3 MEDIDAS DE SOLUÇÃO

O Seguro Obrigatório DPVAT, apesar de sua importância e finalidade social ainda é pouco conhecido pelas pessoas e carece de divulgação.

Propomos aqui medidas alternativas, de médio a longo prazo, que podem ser adotadas por todos os envolvidos, visando minimizar a atuação do Judiciário, através de parcerias com órgãos policiais e administrativos dos estados, o aumento do número de postos de atendimento para dar entrada no Seguro DPVAT, além da otimização das relações e implantação de políticas de conscientização, incentivo e prevenção. Portanto, uma ampla e efetiva disseminação de informações acarretará em um maior conhecimento do Seguro DPVAT e seus trâmites, permitindo assim que os beneficiários pleiteiem o pagamento da indenização juntamente as seguradoras ou postos credenciados.

Para os casos em que o conflito não for ou não possa ser evitado, será sugerida a expansão de meios pré-processuais já existentes, mas pouco utilizados, como a conciliação e a mediação.

#### 2.3. CONCILIAÇÃO E MEDIAÇÃO

A utilização da mediação e da conciliação como meios alternativos de solução de conflitos no Brasil encontra-se prevista no inciso LXXVIII do artigo 5º da Constituição Federal (Emenda Constitucional nº 45, de 2004), que determina que “a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação” – grifos nossos. Com esse embasamento constitucional, o CNJ – Conselho Nacional de Justiça, em excelente iniciativa, lançou em 2006, o projeto “Conciliar é Legal”, cujo objetivo era promover, através da cultura da conciliação, a mudança de comportamento dos agentes da Justiça. O CNJ continua a incentivar a política de conciliação no âmbito do Judiciário e por meio da Resolução CNJ n. 125, de 29/11/10, que instituiu a Política Judiciária Nacional de Tratamento Adequado dos Conflitos de Interesses, vem buscando concretizar o princípio constitucional do acesso à Justiça, segundo o qual “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário, lesão ou ameaça

a direito” (art. 5º, inciso XXXV da Constituição da República). Um aspecto relevantíssimo nesse tema é a capacitação dos conciliadores e mediadores e, neste particular, é louvável a importância dada pelo CNJ à formação desses essenciais atores do processo, tanto que o Conselho exige uma formação mínima para a atuação destes nos Centros Judiciários de Solução de Conflitos e Cidadania, prevendo tal formação, inclusive a realização de estágio supervisionado (JUNQUEIRA, 2018).

Temos ainda que levar em consideração que atualmente, em razão dos diferentes e incompatíveis posicionamentos nos Tribunais brasileiros a respeito do mesmo fato e/ou mesma norma jurídica, muitas vezes, as decisões judiciais causam, na sociedade, uma grande perplexidade e insegurança jurídica.

As decisões judiciais brasileiras não têm qualquer estabilidade e uniformidade, sequer no mesmo órgão julgador. Muitas vezes o jurisdicionado busca o Poder Judiciário em razão do entendimento jurisprudencial já sedimentado pelos tribunais, sendo que, no decorrer do seu processo a orientação passa a ser diversa.

Múltiplas decisões para situações idênticas ou semelhantes revelam uma ordem jurídica incoerente. Por outro lado, um sistema que privilegia os precedentes garante a previsibilidade e a igualdade.

O princípio da igualdade previsto no art. 5ª, da Constituição Federal, dispõe que todos são iguais perante a lei. Ocorre que, essa igualdade não é somente igualdade no processo, mas, também, nas decisões judiciais.

Não há, ainda, uma cultura do precedente. Não se pode esperar que os mesmos sejam aplicados em casos futuros e assemelhado. Na maioria das vezes no Brasil o precedente é estabelecido por um único julgamento a respeito de um determinado tema, não sendo fruto de uma evolução ou cristalização do posicionamento onde o órgão julgador pode ou não aplicar a mesma razão de decidir.

O atual Código de Processo Civil tem, em seus objetivos, a pretensão de dar maior unidade e organização ao sistema. Sua intenção é resolver os problemas, deixando de ver o processo como descomprometido de sua natureza fundamental para resolver os conflitos, de forma a realizar os valores constitucionais.

No que diz respeito a previsibilidade e estabilidade das decisões, uma das propostas do atual código de processo civil é a uniformização e estabilidade da jurisprudência, de forma a possibilitar a segurança jurídica.

A ideia é a de que os tribunais superiores moldem as decisões de todos os tribunais e juízos singulares (DAUDT; MEZZALIRA, 2018).

## CONCLUSÃO

O Seguro DPVAT é um seguro decorrente de obrigação legal imposta aos proprietários de veículos automotores de via terrestre pela Lei 6.194 de 1974, cujo prêmio é pago juntamente ao Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, sendo um dos requisitos para o licenciamento anual.

No tocante a sua natureza jurídica, desde a entrada em vigor da Lei 6.194, de 1974, o Seguro DPVAT figura como sendo seguro de danos, e não mais como seguro de responsabilidade civil, sendo-lhe aplicável a Teoria Objetiva. Destarte, para que o beneficiário faça jus ao recebimento da indenização não é necessário provar a culpa do causador do sinistro, mas apenas a existência de nexos de causalidade entre o acidente e o dano causado à vítima.

Observamos que as controvérsias acerca do Seguro Dpvat advêm principalmente no que tange ao valor das indenizações, da divergência entre as determinações contidas nas Resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados e a Lei 6.194, de 1974, que trata do Seguro Dpvat. Todavia, com a edição da MP nº 340, de 2006, tais controvérsias vêm sendo sanadas com a fixação das indenizações DPVAT em quantia certa.

O Seguro Obrigatório DPVAT, apesar de sua importância e finalidade social ainda é pouco conhecido pelas pessoas e carece de divulgação, inclusive no meio jurídico. O maior conhecimento do Seguro DPVAT permitiria que os beneficiários pleiteassem a indenização, diretamente, evitando, que fossem prejudicados com o repasse de um percentual da indenização recebida por procuradores; ou, o que é pior que sequer recebessem a indenização que foi sacada por procurador que não lhe passa o valor a que tem direito. No meio judicial, o pouco interesse por essa legislação, resulta em decisões equivocadas que, por vezes, impedem que a indenização seja paga ao legítimo beneficiário.

O presente trabalho buscou evidenciar a problemática da Judicialização do Seguro DPVAT, promovendo uma análise acerca da evolução histórica e dos aspectos jurídicos do seguro e sua conseqüente ocorrência. Para que esse fenômeno seja mitigado, a participação de todos os agentes será de fundamental importância e para que isso ocorra, inicialmente, é necessária a compreensão que o Judiciário promove soluções individualizadas, muitas vezes sem a base técnica e de segurança necessária para as conseqüências que elas acarretam.

É necessário criar a consciência da busca pela ampliação e fortalecimento de todas as formas de composição amigável, de forma a evitar e eliminar processos judiciais que não caracterizam verdadeiras lides fazendo assim com que o Poder Judiciário, quando houver, de fato, divergência entre as partes, exerça sua função precípua: dirimir a lide, seja conciliando, seja dizendo o direito, julgando as condutas e corrigindo os atos e fatos contrários à legislação.

## REFERÊNCIAS

BARROSO, Luís Roberto. Ano do STF: **Judicialização, ativismo e legitimidade democrática**. Disponível: [https://www.conjur.com.br/2008-dez-22/judicializacao\\_ativismo\\_legitimidade\\_democratica](https://www.conjur.com.br/2008-dez-22/judicializacao_ativismo_legitimidade_democratica). Acesso em: 03/04/2018.

CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. **Justiça Em Números**. Disponível em: < <http://www.cnj.jus.br/programas-e-acoas/pj-justica-em-numeros> >. Acesso em 15 jun. 2018.

DAUDT, Simone Stabel; MEZZALIRA, Ana Carolina. **A Proposta Do Novo Cpc De Uniformização E Estabilidade Da Jurisprudência X Atual Realidade Brasileira**. Disponível em: <http://www.tex.pro.br/home/artigos/228-artigos-abr-2012/6473-a-proposta-do-novo-cpc-de-uniformizacao-e-estabilidade-da-jurisprudencia-x-atual-realidade-brasileira>. Acesso em: 05/05/2018

FUX, Luiz. **Curso de Direito Processual Civil**. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

GÓES, Guilherme Sandoval; Rasga, Mariana de Freitas. **Limites Exegéticos Do Ativismo Judicial: Por Uma Estratégia Hermenêutica De Preservação Do Estado Democrático De Direito**. Disponível: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=e7803c8c6041d459>. Acesso em: 03/04/2018.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2004.

JUNIOR, Aldairton Carvalho. **DPVAT: Teoria & Processo**. Ed. Francisco Aldairton Ribeiro Carvalho Junior. 2013.

JUNQUEIRA, Kátia Valverde. **Mediação E Conciliação – Reflexões Para Evitar A Judicialização**. Disponível em: <http://www.tjrj.jus.br/documents/10136/1077863/artigo-katia-revista.pdf>. Acesso em: 06/05/2018.

PEREIRA FILHO, Luiz Tavares. **DPVAT: Um Seguro em Evolução**. In: DPVAT: um seguro em evolução: o seguro DPVAT visto por seus administradores e pelos juristas. Rio de Janeiro: Renovar, 2013.

MARINONI, Luiz Guilherme. **Teoria geral do processo**. São Paulo. Ed. Revista dos Tribunais. 2013.

SANTOS, Maristella de Farias Melo. **Aspectos jurídicos do Seguro Obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre - DPVAT**. 2007. 117 f. Trabalho Monográfico de MBA (Pós-Graduação *lato sensu*) – FUNENSEG em convênio Universidade Cândido Mendes. Não publicada.

SINCORGO - Sindicato dos Corretores e Empresas Corretoras de Seguros no Estado de Goiás. **Evolução Do Seguro Dpvat No Tempo**. Disponível em: <http://sincorgo.com.br/wp-content/uploads/2013/08/historicos-e-comentarios-dpvat.pdf>. Acesso em: 05/07/2018.