

PROTEÇÃO VEICULAR NÃO É SEGURO



FENACOR





ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	03
BREVE HISTÓRICO	05
ASPECTOS JURÍDICOS	11
SOLIDEZ DO MERCADO	15
EXIGÊNCIAS REGULATÓRIAS	16
SEGURO NÃO É CARO	19
RISCOS	22
JUSTIÇA TARIFÁRIA	23
CONCLUSÃO	24



APRESENTAÇÃO

AS SEGURADORAS FAZEM A GESTÃO DOS RECURSOS DOS CONSUMIDORES

O mercado de seguros é um dos mais regulamentados da economia brasileira. O grau de exigências regulatórias, operacionais e financeiras é a principal garantia dos direitos contratados, por meio de uma apólice de seguro. Nos últimos anos, o sistema de seguros no Brasil alcançou o melhor modelo histórico no que se refere à regulação do mercado pelo Estado, através das diretrizes e de política nacional, estabelecidas pelo Ministério da Fazenda e pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP).

Além da autorização de funcionamento, para ser seguradora no Brasil é preciso se organizar sob a forma de sociedade anônima; ter reservas técnicas em valor suficiente para cobrir todos os riscos contratados; constituir capital suficiente para fazer frente a situações imprevisíveis; e realizar investimentos em ativos financeiros que atendam a determinados padrões de segurança e liquidez.

O sistema segurador é um dos mais regulamentados e fiscalizados pelo governo.

É importante destacar que toda essa blindagem financeira na relação seguradora/segurado/mercado é fiscalizada, supervisionada e monitorada pelo Ministério da Fazenda e pela Superintendência de Seguros Privados (Susep), inclusive em operações que possam ser enquadradas como lavagem de dinheiro. No caso dos planos e seguros de saúde, quem monitora é a Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS). Ou seja, toda transparência e segurança são exercidas em prol do consumidor.

Recentes iniciativas de oferta de produtos que prometem garantir ao público em geral indenização em caso de dano a um bem, como a denominada “proteção veicular”, na verdade expõem os usuários desses produtos a grandes riscos de perdas e criam verdadeiras armadilhas ao longo do tempo.

Quem vende “proteção veicular” indiscriminadamente capta poupança popular e administra o bolo dos recursos arrecadados à margem das regras que norteiam e embasam o mercado regulamentado de seguros. Essas entidades, constituídas como associações ou cooperativas, praticam a autogestão sem contar com: qualquer fiscalização; parâmetros de mercado; responsabilidade com solvência; e liquidez. Trata-se de nítida violação ao princípio da competitividade, além de tais condutas constituírem práticas nocivas de mercado, com concorrência completamente desleal.

Com o objetivo principal de proteger o consumidor e garantir a legalidade da atividade seguradora no Brasil, a Susep já ingressou com cerca de 180 (cento e oitenta) ações civis públicas contra essas associações, que oferecem, ilegalmente, ao público, proteção, como se fosse seguro, sem atender a todos os padrões econômico-financeiros, de segurança, certeza e confiabilidade para comercializarem esses produtos.

A gestão supervisionada e responsável das seguradoras é a segurança do consumidor.

BREVE HISTÓRICO

MODELOS ASSOCIATIVOS JÁ CAUSARAM EXPRESSIVOS PREJUÍZOS NO PASSADO

É preciso ressaltar que o nível de profissionalismo e segurança sob o qual o mercado de seguros funciona no Brasil é uma conquista da sociedade. No entanto, nem sempre foi assim. Até meados do século passado, havia certo grau de desregulamentação. Essa brecha permitiu que várias empresas não qualificadas e não credenciadas passassem a oferecer produtos, falsamente caracterizados como se fossem seguros ou planos de previdência. Sem a devida fiscalização e estrutura financeira para honrarem compromissos, essas empresas causaram prejuízos irreparáveis.

Não foram poucos os casos de perdas com esses produtos que ofereciam promessas que jamais foram cumpridas. Essas entidades de mútuo operavam sem qualquer planejamento, testes de probabilidades, simulações de riscos e fiscalização. O desdobramento da atividade dessas entidades mútuas foi a extinção dessa categoria com as consequentes perdas aos associados.

No passado, entidades de mútuo operavam sem qualquer planejamento, testes de probabilidades, simulações de riscos e fiscalização. O desdobramento da atividade das mútuas foi extinção dessa categoria e perdas aos associados.

O prejuízo financeiro, em última análise, veio acompanhado de profunda decepção dos usuários, que entregaram parte de suas economias e pouco ou nada receberam. O sistema de seguros privados, sob a chancela da Susep, na supervisão e fiscalização, autarquia vinculada ao Ministério da Fazenda, existe justamente para evitar esse tipo de frustração e de perda patrimonial.

O caminho da ilegalidade que as associações percorrem, ao prometerem ao público em geral proteção de bens mediante o pagamento de mensalidades, sem as devidas garantias, precisa ser banido, por várias razões. Não atende às regras prudenciais e de solvência para atuarem no mercado, bem respeitadas por seguradoras e constantemente atualizadas pelo CNSP e pela Susep.

Vale destacar que, do ponto de vista histórico, a iniciativa de associações e cooperativas em oferecer ao público produtos com componentes de natureza securitária é um retrocesso. O mercado brasileiro corre o risco de voltar aos tempos das mútuas, que tantos prejuízos causaram aos consumidores que acreditaram nas empresas, conforme acima relatado.

Do ponto de vista regulatório, voltar a permitir a existência desse tipo de empresa é um movimento fora da curva da legislação e do Código de Defesa do Consumidor - CDC (Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990), uma vez que essas associações não apresentam garantias mínimas que possam assegurar os direitos dos seus associados ou cooperados.

Do ponto de vista histórico, a iniciativa de associações e cooperativas em oferecer seguro é um retrocesso.

SEGURO VS PROTEÇÃO VEICULAR

	FISCALIZAÇÃO	GRAU DE RELACIONAMENTO COM A ENTIDADE	PAGAMENTO	PREJUÍZO	RECEBIMENTO DA INDENIZAÇÃO
SEGURO	Susep	Cliente	Fixo. Sabe-se a priori.	Pago pela seguradora.	Certo
PROTEÇÃO VEICULAR	Não tem.	Associado	Variável e desconhecido, dependendo do prejuízo acumulado.	Rateado entre os associados.	Depende do caixa da associação.

Tabela comparativa entre seguro de automóvel oferecido por seguradoras e proteção veicular oferecida por associações e cooperativas.

FRANQUIA NO CASO DE ACIDENTE COM TERCEIROS	RISCO	CATÁSTROFES	RESERVAS	CORRETORES	COBERTURA DE FURTO SIMPLES
Não existe.	É transferido à seguradora.	Seguradora possui resseguro.	Por lei, seguradoras são obrigadas a manter. São feitas de acordo com sofisticados cálculos estatísticos.	São peças fundamentais e agem na proteção dos direitos dos segurados. Explicam o produto e auxiliam no momento do sinistro.	Tem.
Existe. Em geral em torno de 4% do valor do veículo.	Você é "sócio" do risco, por ser membro da associação.	Associação pode não ter recursos para fazer frente ao volume de ocorrências.	Não são obrigadas a ter.	Não tem.	Não tem.

Fonte: Minuto Seguros

SEGURO **VS** PROTEÇÃO VEICULAR

	BÔNUS: DESCONTOS PELA NÃO OCORRÊNCIA DE SINISTROS	PREÇO	CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR	ASSISTÊNCIA À RESIDÊNCIA	TEMPO DE MERCADO DAS EMPRESAS	RESSARCIMENTO DE TERCEIROS
SEGURO	É dado ano a ano.	É estabelecido de acordo com o perfil de cada pessoa.	Aplicável, basta procurar o Procon.	Possui.	Dezenas ou centenas de anos.	Problema da seguradora.
PROTEÇÃO VEICULAR	Não tem.	Não tem. Preço único de acordo com o veículo.	Não aplicável. Associado não é consumidor.	Não possui.	4 a 5 anos.	O associado se responsabiliza, via regulamento, a buscar o ressarcimento para a associação.

Tabela comparativa entre seguro de automóvel oferecido por seguradoras e proteção veicular oferecida por associações e cooperativas.

NORMAS	PAGAMENTO DE PERDA TOTAL	CANCELAMENTO	QUANTIDADE DE SINISTROS NUMA VIGÊNCIA	APLICAÇÃO DE MULTAS POR USO EXCESSIVO	POSSIBILIDADE DE EXCLUSÃO
<p>Fixas, estabelecidas pela apólice, que precisam ser aprovadas pela Susep. Não podem ser alteradas sem aprovação da Susep.</p>	<p>30 dias após a entrega de todos os documentos.</p>	<p>A qualquer momento.</p>	<p>Sem limite.</p>	<p>Não existe.</p>	<p>Não existe.</p>
<p>A diretoria da associação pode mudar o regulamento.</p>	<p>90 dias após a entrega de todos os documentos.</p>	<p>Não pode ser feito antes de 180 dias.</p>	<p>Limitada a 2.</p>	<p>Existe.</p>	<p>A critério da diretoria da associação.</p>

Fonte: Minuto Seguros

ASPECTOS JURÍDICOS

COMERCIALIZAÇÃO DE
PROTEÇÃO COM
TRANSFERÊNCIA DE
RISCO SÓ PODE SER
FEITA POR
SEGURADORAS

Fechar completamente os olhos para o que está acontecendo no cerne dos propósitos das associações e cooperativas que oferecem “proteção veicular” é um verdadeiro contrassenso. Não se pode captar poupança pública sem o devido lastro, transparência e garantia.

Claramente, o ordenamento jurídico no Brasil somente autoriza a comercialização de proteção de bens e pessoas, com transferência de risco, desde que as empresas tenham obtido prévia autorização governamental para o seu funcionamento. Merece ênfase o fato de o artigo 192 da Constituição, que rege o Sistema Financeiro Nacional, determinar que as seguradoras devam ser reguladas por leis complementares.

Cabe, também, a importante observação de que o artigo 5º da Constituição Federal, em seu inciso XXXII, e o artigo 170, Inciso V, convergem na defesa do consumidor como Princípio Geral da Atividade Econômica, determinando a sua proteção como dever do Estado. E isso está também consagrado no art. 2º do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, recepcionado como lei complementar.

Claramente, o ordenamento jurídico no Brasil somente autoriza a comercialização de proteção, com transferência de risco, às empresas que tenham obtido prévia autorização para o seu funcionamento.

Em princípio, o movimento associativista no Brasil é lícito, desde que os seus fins também sejam lícitos. Torna-se ilegal, no entanto, quando associações e cooperativas fazem oferta pública de propostas de adesão a pessoas indiscriminadas e quando buscam, além de seus associados ou cooperados, os também consumidores de seguros tradicionais para seus produtos, ou seja, atuação ilegal, livre, sem regulação e desenfreada.

Existe nítida distinção entre os dois lados: nas associações e cooperativas, a “proteção veicular” é prometida ao sócio ou ao cooperado - que nem consumidor é. No seguro oficial, a proteção e as coberturas são prestadas ao consumidor, que tem seus direitos garantidos pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC).

No seguro, a proteção é plenamente garantida. Convém ressaltar, para fins de esclarecimento, que a atividade securitária está insculpida no CDC, como relação de consumo (art. 3º, § 2º, da Lei nº 8.078, de 1990). Isso quer dizer que o associado ou o cooperado de “proteção veicular” não fará jus a quaisquer benefícios do CDC, tais como inversão do ônus da prova e tratamento garantido ao hipossuficiente ou vulnerável.

Nas associações e cooperativas, a proteção veicular é prometida ao sócio ou ao cooperado - que nem consumidor é. No seguro oficial, a proteção é prestada ao consumidor, que tem seus direitos assegurados pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). No seguro, a proteção é garantida.

Em geral, as pessoas desconhecem que a lei diferencia a condição de associado/cooperado da de consumidor, que está, justamente, alicerçada na relação de consumo, conforme acima esclarecido. No primeiro caso, existe entre a pessoa e a empresa um vínculo de proximidade; a intenção de estar junto para a realização do objeto social;

a ligação suficiente que torna o cooperado conhecedor do universo patrimonial envolvido. Ou seja, o associado/cooperado é sabedor dos riscos que assume ao fazer parte de um grupo restrito e concentrado de ajuda mútua, caracterizado também pela autogestão.

Em geral, as pessoas desconhecem que a lei diferencia a condição de associado/cooperado da de consumidor.

O participante de associações e cooperativas deve ser sabedor dos riscos e, em caso de sinistro, é responsável solidário pelo pagamento da indenização dos demais participantes, no denominado plano de rateio. Isso significa dizer que, se os recursos acumulados pela entidade associativa não forem suficientes, os participantes do grupo serão chamados a participar com mais dinheiro, ou a indenização não será paga por ausência de constituição de reserva.

Já o consumidor de seguro não tem participação em eventuais perdas operacionais da seguradora, cuja administração profissional é capacitada para suportar as operações. Para essa finalidade, são constituídas reservas técnicas, lastreadas principalmente em títulos do governo federal, que constituem um volume de recursos suficiente para honrar os compromissos assumidos com os consumidores, que, repita-se, não têm vínculo societário nem participação em eventuais perdas operacionais. Além das reservas técnicas, as seguradoras são obrigadas a manter um nível mínimo de capital, que serve como um colchão adicional, complementando uma estrutura financeira direcionada a honrar os compromissos assumidos com seus clientes.

SOLIDEZ DO MERCADO

ANUALMENTE, AS SEGURADORAS ATENDEM MILHÕES DE BENEFÍCIOS, INDENIZAÇÕES E PROCEDIMENTOS MÉDICOS

A agilidade em rever estratégias, redimensionar preços em relação aos produtos e redirecionar operações reafirmou, mais uma vez, a resiliência do setor de seguros nos piores momentos da economia.

É preciso também destacar o retorno que a atividade seguradora deu à sociedade. Em 2016, enquanto vários setores econômicos se viram obrigados a demitir, o mercado de seguros manteve 151 mil empregos diretos e pagou R\$ 194,9 bilhões em indenizações, benefícios e resgates.

Cabe ressaltar que o volume de reservas técnicas do setor voltou a superar o crescimento da receita: encerrou o primeiro semestre de 2017 com o montante de R\$ 874,3 bilhões e consolidou o estoque de recursos destinados ao pagamento dos compromissos assumidos com os consumidores. O que confirma o mercado de seguros como um dos mais importantes investidores institucionais do Brasil.

As reservas técnicas do setor de seguros acumularam a cifra de R\$ 874,3 bilhões - que garantem pagamento dos compromissos assumidos com os consumidores.

EXIGÊNCIAS REGULATÓRIAS

Diferentemente das associações e cooperativas de “proteção veicular”, que funcionam sob o sistema de autogestão, as seguradoras são obrigadas a cumprir vários requisitos regulatórios que confirmem sua capacidade de operar no mercado brasileiro. A conferir:

- ▶ **Reservas técnicas:** Provisão de Prêmios Não Ganhos (PPNG); Provisão de Sinistros a Liquidar (PSL); Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados (IBNR); Provisão Complementar de Cobertura (PCC); Provisão de Despesas Relacionadas (PDR);

- ▶ **Capital mínimo requerido:** maior entre capital base ou capital de risco (subscrição, de crédito, operacional e de mercado) – montante de capital que a seguradora deverá manter, a qualquer tempo, para garantir os riscos inerentes à operação;

- ▶ **Liquidez em relação ao capital de risco:** montante de ativos líquidos em excesso à necessidade de cobertura das reservas técnicas;

- ▶ **Critérios rígidos para a realização de investimentos e tomada de risco:** controle de estrutura e aplicação dos ativos garantidores de provisões técnicas;

➤ **Regras contábeis:** com convergência internacional (divulgação de resultado duas vezes no ano);

➤ **Controles Internos:** específicos para a prevenção contra fraudes;

➤ **Controles Internos:** específicos para a prevenção e o combate dos crimes de 'lavagem' ou ocultação de bens, direitos e valores; acompanhamento das operações realizadas e as propostas de operações com pessoas politicamente expostas, bem como a prevenção e a coibição do financiamento ao terrorismo;

➤ **Governança corporativa:** rígida regulamentação das atribuições de funções específicas das instâncias de gestão e dos diretores das seguradoras;

➤ **Teste de adequação de passivo:** avaliação das obrigações decorrentes dos contratos, utilizando métodos estatísticos e atuariais com base em considerações realistas;

➤ **Estrutura de Gestão de Riscos:** proporcional à exposição da seguradora a riscos e compatível com a natureza, escala e complexidade de suas operações; previsão de atividades coordenadas para identificar, avaliar, mensurar, tratar e monitorar os riscos;

➤ **Envio de dados:** periodicamente para a Susep (FIPSUSEP);

➤ **Sistema de Auditoria e Controles Internos:** alinhado à estrutura de gestão de riscos, define as atividades e os níveis de controle para todos os negócios, estabelece os objetivos dos mecanismos de controles e seus procedimentos, verifica sistematicamente a adoção e o cumprimento dos procedimentos definidos; acompanha e implementa a política de conformidade de procedimentos;

➤ **Patrimônio Líquido Ajustado (PLA):** patrimônio que apura, mais qualitativa e estritamente, os recursos disponíveis que possibilitem às seguradoras executarem suas atividades;

➤ **Plano de regularização de solvência:** regras e, se necessário, intervenção da Susep visando a evitar a insolvência;

➤ **Limites de retenção:** valor máximo de responsabilidade que as seguradoras podem reter em cada risco isolado, com base no valor dos respectivos PLA;

➤ **Condições contratuais e NTA:** contrato e nota técnica atuarial - regra de preço - encaminhadas para a Susep quando do início de comercialização e a qualquer alteração do produto;

➤ **Fiscalização Prudencial e de Conduta:** pelo órgão regulador (Susep).

SEGURO NÃO É CARO

O preço do seguro é o resultado da soma de uma série de componentes de custo necessários para atender, adequadamente, às necessidades do cliente. A ideia de barato ou caro, do ponto de vista econômico-financeiro, dependerá do conjunto de benefícios que o segurado desejará ter. Entre um cachorro quente e uma refeição no almoço, por exemplo, certamente o cliente pagará mais caro pela segunda opção. Tudo dependerá do prato que se deseja consumir.

Contratar um seguro não é diferente. O consumidor, porém, pode agregar coberturas/garantias de acordo com seus desejos que podem tornar o preço final mais ou menos elevado. Como regra, a cobertura básica de um contrato de seguro automotivo contempla colisão, incêndio, roubo e furto, além de danos materiais e/ou corporais causados a terceiros.

Essa cobertura, porém, pode incluir várias outras possibilidades, o que acaba por elevar o valor final do contrato: quanto mais garantias, maior o preço do seguro, principalmente quando o consumidor deseja serviços personalizados: carro reserva, serviço de chaveiro, traslado, entre outros. Ou seja, o preço de um seguro é diretamente proporcional à abrangência de proteção ou cobertura securitária que se deseja ter sobre o bem.

DIFERENCIAIS DE PREÇO EM SEGURO

EXEMPLOS DE COBERTURAS QUE PODEM SER CONTRATADAS:



**GUINCHO
24 HORAS**



**DESCONTO EM
ESTACIONAMENTOS**



**COBERTURA DE
DANOS CONTRA
VIDROS**



**CARRO
RESERVA**



**SERVIÇO DE
CHAVEIRO**



**SERVIÇO DE TÁXI
EMERGENCIAL**



**TROCA DE
PNEUS**



**REPAROS EM
RESIDÊNCIAS**



HELP DESK

DIFERENCIAIS DE PREÇO EM SEGURO



**BÔNUS PELA NÃO
OCORRÊNCIA DE
SINISTROS**



**SEM LIMITE DE
SINISTROS EM UMA
VIGÊNCIA**



**RESSEGURO
PARA
CATÁSTROFES**



**RISCO TRANSFERIDO
PARA A SEGURADORA**



**PAGAMENTO FIXO E
CONHECIDO A
PRIORI**



**PREJUÍZO COBERTO
PELA SEGURADORA**



**CANCELAMENTO
A QUALQUER
MOMENTO**



**FISCALIZAÇÃO DO
GOVERNO
(SUSEP)**



**COBERTURA DE
FURTO SIMPLES**



**PREÇO DE ACORDO
COM O RISCO DO
CLIENTE**



**SUBMETIDO AO
CÓDIGO DE DEFESA
DO CONSUMIDOR**

RISCOS

Em princípio, as seguradoras aceitam todos os tipos de risco por um determinado preço. Em casos de veículos com elevada possibilidade de furto ou roubo, o preço do seguro é proporcional. Isso porque não é correto e justo que os segurados que apresentam menor exposição a risco paguem por outros sujeitos a maior accidentalidade. Cada seguradora, é importante destacar, tem sua política de aceitação e de subscrição de risco, o que, no geral, estimula a salutar competição.

Se há dificuldade em aceitar determinado risco, significa que aquele bem, por estar mais sujeito a sinistro, poderá impactar o grupo, comprometendo o fundo mútuo que pertence a todos e colocando em risco o equilíbrio econômico-financeiro do grupo.

A localidade onde o veículo segurado circula, por exemplo, é um dos componentes de preço. Em Estados, cidades e bairros onde há maior incidência de roubo de carros, o seguro é mais caro justamente pela maior probabilidade de a seguradora ter que indenizar proprietários que eventualmente tenham seu carro roubado ou furtado. Também os motoristas menos cuidadosos, com histórico de acidentes, devem pagar mais pelo seu seguro.

Para se ter ideia da proporção de indenizações que eventos como esses podem causar, no primeiro semestre deste ano foram registrados 90.521 casos de roubos e furtos de automóveis em São Paulo. Desse total, apenas 48% foram recuperados. Os 52% que não retornaram aos seus donos foram garantidos pelas seguradoras.

Relativamente às associações e cooperativas, quando se arvoram em operar como seguradoras, procuram seguir os inescapáveis princípios técnicos do seguro tradicional oficial, na medida em que elas recusam e fazem, também, a seleção de riscos seguráveis e declináveis.



JUSTIÇA TARIFÁRIA

É a forma pela qual as seguradoras calculam o preço de cada seguro. Ou seja, é uma forma individualizada de precificar, avaliando o perfil de risco do segurado à vista das coberturas que ele deseja contratar. Depois de contratado o seguro, ninguém é chamado a pagar mais por conta do prejuízo de outros. As perdas são absorvidas integralmente pela seguradora. Isso não acontece na “proteção veicular”, que tem preços mais acessíveis na largada, mas a qualquer momento todos os associados (que sofreram ou não o prejuízo) poderão ser chamados a aportar mais dinheiro, para que seja possível pagar a indenização de alguns.

CONCLUSÃO

Diante do que foi exposto, verifica-se que, antes de constituir um vetor de progresso, a possibilidade de as mútuas apresentarem relevante atuação no mercado de seguros é um claro retrocesso, haja vista o histórico de insucesso delas, bem como a circunstância de inaugurarem um ambiente de maiores riscos para os consumidores.

A forma societária das sociedades anônimas é a mais adequada para as seguradoras. Em primeiro lugar, por separar a propriedade do capital da gestão da empresa, propiciando maior profissionalização e melhor governança. Adicionalmente, por consistir no modelo societário mais apto a proporcionar o ingresso de recursos financeiros, via subscrição de ações, facilitando o aporte de novas parcelas de capital, sempre que necessárias, inclusive em caso de crescimento dos negócios.

De tudo que foi exposto, fica demonstrada a contradição existente na tentativa de tornar legal o que, peremptoriamente, é ilícito. Destes comentários, extraem-se as fortes e consistentes razões, a seguir identificadas, a respeito da prejudicial atividade irregular das associações e cooperativas, que, indevidamente, operam no mesmo espaço físico e mercadológico em que atuam as seguradoras, estas regularmente autorizadas a funcionar pelo Estado.

NESSE SENTIDO, IDENTIFICA-SE:

- **Que nenhuma fiscalização** ou supervisão é realizada pelo Estado em face das associações e cooperativas de “proteção veicular”, por ausência de marco legal com regras claras e definidas, em contradição à legislação que disciplina a atividade securitária, fugindo ao alcance do CDC;
- **Que não há qualquer** constituição de reservas técnicas pelas associações e cooperativas, nem enquadramento em regras prudenciais (solvência), para possibilitar a constituição de fundos para o pagamento de sinistros incorridos ou de indenizações a serem pagas;
- **Que a ausência, também,** de regulação ou de autorregulação impacta negativamente e não permite a existência de disciplinamento ético de atuação das associações e cooperativas de “proteção veicular”, nem governança corporativa, nem compliance, nem julgamento de condutas de seus dirigentes e aplicação de competentes sanções administrativas;

- **Que a concorrência** desleal e predatória praticada pelas associações e cooperativas viola princípios basilares da ordem econômica nacional, com atuação livre, sem regulação do Estado, fora do conceito de homogeneidade ou de grupo de afinidade;
- **Que as associações** e cooperativas são criadas sem fins lucrativos, ou seja, não econômicos; estão isentas do pagamento do Imposto de Renda – IR, constituindo, assim, tratamento tributário absurdamente diferenciado;
- **Que as associações** e cooperativas não pagam, também, a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL, assim como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISQN, ou ISS;
- **Que nenhuma incidência** de Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) existe ou incide sobre a comercialização dos produtos oferecidos e distribuídos pelas associações e cooperativas, a título de proteção de bens e “proteção veicular”.
- **Que o pagamento de** indenizações por associações e cooperativas é submetido e está sujeito à aprovação de Assembleia Geral Extraordinária, sendo que os associados e cooperados, geralmente, na sua maioria, dela não participam;
- **Que a falta de recursos** financeiros nas associações ou cooperativas para pagamento das indenizações prometidas implicará a chamada dos participantes para rateio de despesas com recursos próprios;
- **Que a captação da** poupança popular por meios públicos de comunicação é vedada a entidades que não detenham a devida autorização de funcionamento, a qual implica o cumprimento pela empresa de regras de proteção ao consumidor;

Enfim, os sólidos fundamentos acima expostos são os motivadores para que o sistema de seguros possa postular uma atuação firme e definitiva das autoridades públicas, policiais, parlamentares, do Ministério Público e da própria Susep. Tudo isso em prol dos interesses e da necessária proteção dos consumidores de seguros e da sociedade, que não devem ficar à mercê e completamente desprotegidos em face de um mercado sabidamente marginal e ilegal, sob todos os aspectos jurídicos.

ALGUNS CASOS MÍDIA

► 2015

A empresária Oreane Queiroz comprou um Honda Civic zero quilômetro e contratou a proteção veicular oferecida pela Unibras Rio, pagando mensalidade de R\$ 200. No final daquele ano, teve o carro roubado. Ao acionar a cooperativa para solicitar a indenização, foi informada de que precisaria apresentar os documentos do veículo roubado, o que não seria possível porque foram levados no roubo. A Unibras não tinha cópia e, por um ano, cada vez pedia documento diferente. Conclusão: a empresária ficou sem carro, sem os documentos e sem o dinheiro. Cansada de correr atrás da empresa, que continuou funcionando com o nome de Unibras Mais, Ozeane entrou com processo na Justiça.

Fonte: <https://oglobo.globo.com/economia/defesa-do-consumidor/vendida-com-o-seguro-protecao-veicular-deixa-motoristas-na-mao-21243890>

► 2015

Dois casos e dois tratamentos. Em Goiás, duas servidoras públicas, Edva Ribeiro de Moares e Maria Regina Franklin Ferreira, foram assaltadas e tiveram seus carros roubados. Enquanto Edva agonizou nove meses por uma indenização que não aconteceu, Maria Regina teve seu bem recomposto dentro de 30 dias. Dona de um Voyage 2013, Edva teve o primeiro ano do carro coberto por uma apólice de seguro. Quando o contrato venceu, ela decidiu apostar na proteção veicular. Atraída pelo preço baixo, adquiriu o serviço que esperava ser o seguro para o seu carro. Depois de o veículo ser roubado, ela descobriu que se tornara vítima do que autoridades do setor de seguros chamam de mercado marginal. Sem um corretor de seguros, Edva relatou que foi à sarjeta. Ninguém na empresa resolvia o problema. Enquanto isso, Maria Regina teve seu carro, um Fiat Adventure 2012, roubado na mesma região, acionou seu corretor de seguros e foi ressarcida uma semana após o roubo.

Fonte: <http://www.segs.com.br/seguros/79774-mercado-sobe-tom-contra-a-protec>

➤ 2011

O capixaba Marcello Sales optou por contratar proteção veicular para sua Parati, com mensalidades de R\$ 120. No ano seguinte, Salles sofreu uma tentativa de roubo e teve seu carro arrastado por 50 metros até bater contra o muro de uma casa, na Grande Vitória (ES). O ladrão fugiu. Ao acionar a Union (União Nacional dos Proprietários de Veículos Automotivos) para informar o sinistro, descobriu que a empresa tinha fechado e outra assumira no lugar. Após registrar o sinistro, Salles levou o carro a uma mecânica credenciada para fazer o reparo. Semanas se passaram e o serviço não era iniciado. A situação se arrastou por seis meses, até que o proprietário da Parati descobriu que a cooperativa devia R\$ 65 mil à oficina. Salles decidiu negociar com o dono da oficina e pagar o conserto de R\$ 15 mil do próprio bolso.

Fonte: <http://economia.ig.com.br/financas/2014-06-04/seguro-pirata-deixa-clientes-na-mao-e-multas-dobram-em-um-ano.html>

➤ 2010

O transportador João Luiz Amorim tombou sua van na BR-040. Após procedimentos legais, o falso seguro foi acionado. A van foi encaminhada para a oficina, mas a Associação do Corpo de Bombeiros Militares de Minas Gerais (Ascobom) não aceitou os parâmetros de orçamento, e foi sugerido que João procurasse outra mecânica. Entre as divergências, o entendimento do transportador era que o acidente havia resultado em perda total do seu veículo, enquanto a credenciada considerava haver condições para recuperar a van. Entre idas e vindas, João foi obrigado entrar na Justiça e, para piorar, teve que arcar com o conserto de R\$ 3 mil do caminhão envolvido no acidente.

Fonte: <http://www.segs.com.br/seguros/79774-mercado-sobe-tom-contra-a-protecao-veicular.html>



PROTEÇÃO
VEICULAR
NÃO É
SEGURO





CNseg

Confederação Nacional das Empresas
de Seguros Gerais, Previdência Privada e
Vida, Saúde Suplementar e Capitalização

FENACOR



FenSeg

Federação Nacional de Seguros Gerais