



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ**  
**FACULDADE DE DIREITO**

**LUCAS HELANO ROCHA MAGALHÃES**

**OS EFEITOS DA LEI 11.705 E DE SUAS INTERPRETAÇÕES NO  
SEGURO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS  
AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE - DPVAT**

**FORTALEZA**

**2013**

- M188e Magalhães, Lucas Helano Rocha.  
Os efeitos da lei 11.705/08 no seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre - DPVAT / Lucas Helano Rocha Magalhães. – 2013.  
41 f. : enc. ; 30 cm.
- Monografia (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2013.  
Área de Concentração: Direito Civil.  
Orientação: Prof. Me. Sérgio Bruno de Araújo Rebouças.
1. Acidentes de trânsito - Brasil. 2. Seguro por acidentes. 3. Seguros - Brasil. 4. Trânsito – Legislação – Brasil. I. Rebouças, Sérgio Bruno de Araújo (orient.). II. Universidade Federal do Ceará – Graduação em Direito. III. Título.

---

CDD 341.376

**LUCAS HELANO ROCHA MAGALHÃES**

**OS EFEITOS DA LEI 11.705 E DE SUAS INTERPRETAÇÕES NO  
SEGURO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS  
AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE - DPVAT**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará - UFC, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito. Área de concentração: Direito Civil.

Orientador: Prof. Ms. Sérgio Rebouças.

**FORTALEZA**

**2013**

**LUCAS HELANO ROCHA MAGALHÃES**

**OS EFEITOS DA LEI 11.705 E DE SUAS INTERPRETAÇÕES NO  
SEGURO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS  
AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE - DPVAT**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará - UFC, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito, em conformidade com os atos normativos do MEC e do Regulamento de Monografia Jurídica aprovado pelo Conselho Departamental da Faculdade de Direito da UFC. Área de concentração: Direito Civil.

Aprovado em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. Ms. Sérgio Rebouças (Orientador)**  
Universidade Federal do Ceará - UFC

---

**Prof. Dr. Regnberto Melo**  
Universidade Federal do Ceará - UFC

---

**Prof. Dr. Régis Frota**  
Universidade Federal do Ceará - UFC

*“Aqueles que se sentem satisfeitos sentam-se e nada fazem. Os insatisfeitos  
são os únicos benfeitores do mundo.”*

*Walter S. Landor*

## **AGRADECIMENTOS**

Durante a graduação conheci diversas pessoas que mereceriam estar neste agradecimento e não estão. Desta forma gostaria de antes de tudo pedir desculpas a estes.

Gostaria de agradecer à minha família em especial meus pais, Norma e Iran que me propiciaram todas as oportunidades para chegar até aqui. Preciso agradecer também a meus irmãos, Ludmila e Iran Júnior, que me apoiaram e sempre acreditaram na minha capacidade.

Conheci na Universidade amigos que tenho certeza que seguirão comigo, Igor, Leon, Felipe, Samuel e Daline. Em especial agradecer ao meu grande amigo João Victor que contra-argumentou praticamente todas as teses que estão neste trabalho me ajudando a amadurecer os argumentos.

Agradeço ainda a minha namorada, Marília Prado, que me apoiou durante todo o processo de fim de curso.

Por fim, agradecer ainda aos meus colegas de trabalho, aos quais devo boa parte dos conhecimentos que apliquei nesse trabalho.

## Resumo

O presente Trabalho de Conclusão de Curso se propõe analisar os principais efeitos da Lei 11.705/08, Lei Seca, no Mercado Securatório, em especial no Seguro Veicular obrigatório (DPVAT), o qual é destinado às vítimas de acidentes de trânsito ocasionado por veículos automotores terrestres. Para possibilitar o estudo de tais efeitos, serão analisadas as principais características do seguro DPVAT, dentre elas o caráter assistencialista deste. Destacando-se as conseqüências referentes à possíveis ações de regresso. Valendo-se do método Bibliográfico, Jurisprudencial e Dedutivo, busca-se identificar as possibilidades referentes ao afastamento de responsabilidade das seguradoras mediante o agravamento do risco.

**Palavras-chaves:** Seguro DPVAT, Lei Seca (11.705/08), ação de regresso.

## **Abstract**

This Final Paper intends to analyze the effects of Law 11.705/08, Lei Seca, Insurance Market, especially in Vehicular Insurance (DPVAT), which is intended for victims of traffic accidents caused by motor vehicles on land. To enable the study of such effects, we analyze the main characteristics of DPVAT, among them the welfare of this character. Highlighting the consequences regarding possible actions against the causer of the damage.

**Key-words:** DPVAT insurance, Law 11.705/08.

## Sumário

1 Introdução .....	8
2 Da Natureza dos Seguros .....	10
3 Das Características Gerais do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre.....	16
4 Das Interpretações da Lei 11.705/08.....	22
4.1. Efeitos da Lei 11.705 nos requerimentos de seguro latu sensu .....	25
4.2 Efeitos da Lei 11.705 nos requerimentos do Seguro DPVAT .....	29
5 Considerações Finais .....	32
Referências Bibliográficas .....	34
ANEXO A – LEI 6.194/74 .....	36
Anexo B – Lei 11.705/08 .....	41



## 1 Introdução

A lei 11.705/08 (Lei Seca) causou inúmeras repercussões no universo jurídico brasileiro com o objetivo de aumentar o rigor no tratamento daqueles que dirigiam sob o efeito de álcool e outros entorpecentes. Neste trabalho monográfico, o principal objetivo é demonstrar os reflexos que as interpretações mais recentes dos tribunais tiveram sobre o Mercado de Seguros.

Dessa forma, inicialmente, serão destacados alguns pontos relacionados à origem dos Seguros, abordando a sua natureza jurídica e o seu objetivo social.

Além disso, será analisada a responsabilidade civil das Seguradoras, para que seja possível estabelecer os limites do Contrato de Seguro.

Ao final desse estudo relacionado aos Seguros, *latu sensu*, será destinado tópico específico para análise das principais características do seguro DPVAT. Neste ponto, serão destacadas as peculiaridades deste seguro que, diferentemente das demais espécies, possui um cunho extracontratual, de natureza profundamente assistencialista.

Em seguida, serão destacados alguns pontos relacionados à origem da lei 11.705/08 e seus objetivos, bem como seus reflexos no Direito Penal e Civil.

Além disso, será analisada a influência que a nova lei passou a ter no entendimento dos tribunais sobre a tipificação da conduta dos motoristas sob a influência de álcool, sendo este um dos momentos em que será demonstrada a relevância do tema para o mercado de seguros, abordando, em seguida, os efeitos da lei 11.705/08 sobre tal mercado, enfatizando-se a análise

sobre as alterações que esta lei realizou no artigo 291 do Código de Trânsito Brasileiro.

Por fim, é destinado um tópico específico para realização de uma análise crítica referente seguro DPVAT. Aqui, observar-se-á as peculiaridades deste seguro, uma vez que este não se trata contrato *interpartis*, tratando-se, desta maneira, de um seguro que abrange a todos que se encontram em território brasileiro.

No presente trabalho, com base na legislação específica e nas jurisprudências mais recentes pretende demonstrar especificamente o efeito da lei 11.705/08 no seguro DPVAT, com o fim de revelar de maneira ampla como os novos entendimentos acerca da embriaguez ao volante.

## 2 Da Natureza dos Seguros

Para o pleno entendimento da natureza dos seguros, é necessária a compreensão de como este complexo instituto surgiu e se desenvolveu para que, desta maneira, seja iniciado este tópico com uma breve recapitulação dos principais eventos históricos referentes à evolução do contrato.

Historicamente, os seguros surgiram na antiguidade, a partir das companhias mercantes, e, em geral, os historiadores dividem-se entre duas possíveis: os comerciantes fenícios ou os cameleiros do deserto do Saara. Em ambos os casos, os mercantes, devido suas constantes viagens e os riscos corridos, reuniram-se em pactos de cooperação mútua para minimizar os danos que poderiam ser sofridos.

Esses grupos demonstravam uma característica de unidade de interesses, vez que todos participavam da mesma atividade econômica e, portanto, eram fadados aos mesmos tipos de dificuldades. Todos os membros daquela “sociedade mutualista” se comprometiam a contribuir para um fundo comum, que socorreria aquele que, dentre eles, fosse alvo do acaso. Para tanto, “todos contribuíam para um fundo comum com sua ajuda financeira ou prestavam sua colaboração em serviços de assistência aos necessitados”<sup>1</sup>.

Originalmente, os seguros tinham sua abrangência limitada a grupos sociais relacionados às atividades de risco e gerido por esses grupos. Somente houve grandes mudanças naquele modelo durante o renascimento, no século XIV, devido ao novo desenvolvimento das atividades econômicas e o fortalecimento do Estado.

Neste período, os contratos de seguro, que até então eram absolutamente particulares, passaram a se submeter ao controle do estado, fato que desde então se tornou uma constante. Considera-se como marca

---

<sup>1</sup> Pedro Alvim. *O contrato de seguro*. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001, p.3.

deste novo período as ordenações de Barcelona, em 1435, momento no qual foi criado um tribunal especializado para o julgamento da matéria e foram estabelecidas diversas proibições para evitar práticas abusivas nestes contratos. Os contratos de seguros foram extremamente importantes nesse período de expansão marítima, uma vez que dificilmente nobres e comerciantes arriscariam suas fortunas em comboios destinados à exploração das colônias desprovidos de proteção. Durante a Renascença, os bens passíveis de cobertura de seguro também se expandiram. Neste período, iniciou-se a cobertura referente de bens infungíveis, como os escravos, que tinham como importância segurada o seu valor de mercado ou o próprio contratante, que, caso sequestrado, teria o valor do resgate indenizado.

Apesar do crescimento ocorrido durante o renascimento, o surgimento das companhias seguradoras se deu no século XVII, na Inglaterra. Devido ao Grande Incêndio<sup>2</sup>, foram criadas as primeiras companhias de seguro: a *Fire Office* e a *Royal Exchange*. Nos anos seguintes, houve uma expansão das empresas do setor em todos os principais polos econômicos do mundo. Neste período, também se registrou a expansão do mercado securitário para os riscos terrestres.

No século seguinte, com o início da Revolução Industrial, os seguros tornaram-se mais comuns, em especial os seguros de vida e de proteção contra incêndios. Desde então, ocorreu a evolução natural do instituto que ganhou força e credibilidade, além de obter avanços científicos especialmente no que tange ao estudo atuarial e probabilístico.

No Brasil, a história dos seguros se funde com a origem do país, pois, como já explanado, as grandes navegações estão intimamente vinculadas ao processo de mitigação de riscos entre os investidores das grandes navegações e as expedições enviadas à Colônia, que também estavam protegidos.

---

<sup>2</sup> O Grande Incêndio ocorreu em Londres no ano de 1666, estimativas avaliam que foram atingidas mais de 13.000 casas, o que deixou mais de 20.000 pessoas desabrigadas.

No território nacional, as primeiras regras referentes ao instituto, no caso seguro marítimo, datam do período imperial, provenientes do Código Comercial de 1850, sendo importante ressaltar que os artigos em questão, 666 à 730, ainda estão em vigor. Contudo, o Código Comercial, à época, não fazia nenhuma referência aos seguros terrestres.

A vacância legislativa não impediu o crescimento das empresas do ramo no Brasil, datando estas de um período anterior ao código, da primeira década do século XIX, restando sem uma legislação específica até a promulgação do Código Civil de 1916.

Observa-se que, pela longevidade das leis referentes ao mercado securitário, boa parte da legislação inobserva os princípios constitucionais vigentes na atualidade. Desta forma, cabe à doutrina e a jurisprudência adequar a aplicação do texto legal.

Conceitualmente, o seguro é um contrato por meio do qual um dos contratantes, o segurador, se obriga a pagar o valor contratado caso se materialize o risco, e, por outro lado, o outro contratante, segurado, deve pagar o valor devido para a cobertura do risco e, caso este ocorra, deve receber uma determinada indenização. Ressalte-se, que o segurador não se obriga em garantir o bem jurídico, mas em, tão somente, resguardar o interesse legítimo do segurado em relação àquele bem.

Para objetivar e racionalizar este conceito ainda é preciso compreender que, para os contratos de seguro, existem dois tipos de risco: o objetivo, aquele que advém fatos da vida real que causam a possibilidade de dano, como morar em uma cidade violenta; e o risco subjetivo, aquele que se relaciona com o perfil do segurado.

Neste ponto, ainda é importante ressaltar dois dos aspectos principiológicos que regem esse instituto, os mais relevantes para este estudo, a saber, o Mutualismo e a Boa-fé.

Pelo mutualismo, é possível entender a estrutura funcional do seguro, que não é um simples contrato bilateral, pois, na verdade, ele atua como uma poupança coletiva, em que diversos segurados cedem uma pequena quantia, individualmente, para que o segurador gere o valor. Desta maneira, quando necessária, em razão de prejuízos, a destina para o pagamento de indenizações. Desta maneira, cada contrato de seguro não pode ser analisado individualmente, vez que cada segurado, prêmio ou indenização afeta a todo o grupo.

Dentro do mutualismo ainda é preciso analisar o binômio entre a garantia e a confiança. O princípio da garantia se caracteriza por ser aquele em que o segurador deve garantir o interesse legítimo do segurado, devendo o contrato estabelecer o limite dessa garantia conforme versa o Código Civil em seu art. 760:

Art. 760. A apólice ou o bilhete de seguro serão nominativos, à ordem ou ao portador, e mencionarão os riscos assumidos, o início e o fim de sua validade, o limite da garantia e o prêmio devido, e, quando for o caso, o nome do segurado e o do beneficiário.

Parágrafo único. No seguro de pessoas, a apólice ou o bilhete não podem ser ao portador.

Diante desta garantia, surge, no segurado, confiança, uma expectativa de que, caso ocorra qualquer tipo de sinistro, ele terá a capacidade de reconstituir o seu patrimônio.

Por fim, nesta correlação mutualística entre os segurados e o segurador, existe obrigatoriamente a necessidade de um equilíbrio econômico entre a gravidade do risco que os segurados correm e o prêmio a ser pago ao segurador. Dessa maneira, para evitar uma grande oneração do segurador, exige-se que todos os riscos assegurados sejam predeterminados, sendo essa determinação expressa no art. 757 do Código Civil:

Art. 757. Pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados.

Parágrafo único. Somente pode ser parte, no contrato de seguro, como segurador, entidade para tal fim legalmente autorizada.

Resta analisar, desta maneira, o princípio da boa fé, o qual é a essência do contrato de seguro. Curiosamente, no Código Civil de 1916, o único contrato que contava com a boa-fé como condição era o contrato de seguro.

Deve-se compreender a boa-fé, nesse caso, de maneira ampla, em todo o procedimento referente ao contrato de seguro, desde sua origem até o pagamento da indenização.

Depreende-se, portanto, que, embora o seguro tenha uma natureza jurídica *interpartis*, sua estrutura organizacional e seu meio de funcionamento impossibilita que os segurados contratem de maneira independente, uma vez que a viabilização deste depende necessariamente de um número significativo de segurados.

Ainda neste ensejo, é preciso compreender a origem da responsabilidade civil das empresas de seguro, que atuam como prestadoras de serviço, conforme estipula o Código de Defesa do Consumidor em seu art. 3º, §2º:

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

**§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as** de natureza bancária, financeira, **de crédito e securitária**, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

Contudo, deve-se entender que, dentro do contrato de seguro, o serviço prestado não é, primordialmente, o de indenizar, mas sim a prestação da garantia e a segurança ao beneficiário do seguro.

O exemplo mais cristalino deste fato é o seguro de vida, pois se vislumbra que o interesse do segurado jamais é a indenização, mas sim a

garantia de que, caso o sinistro coberto venha a ocorrer, seus entes estarão protegidos, financeiramente, dos danos que podem vir a sofrer.

Desta maneira, é fácil deduzir que a responsabilidade do segurador é incomum, uma vez que tem, como fundamento, o risco. Assim sendo, deriva diretamente do risco contratual, ou seja, pelo espectro de riscos ao qual o segurador se dispôs a resguardar.

### **3 Das Características Gerais do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre**

O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, Seguro DPVAT, é regulado pela Lei nº 6.194/74, com as modificações realizadas pela Lei 11.482/2007, e pode ser pleiteado em três modalidades: DAMS (reembolso de despesas médicas), Invalidez e Morte. Cada uma destas modalidades trata de uma indenização coberta pelo seguro, um risco individualizado, portanto, que podem ser requeridas simultaneamente no mesmo sinistro.

Na modalidade morte, o valor da indenização é de R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), devendo o beneficiário legal do seguro apresentar, entre outros documentos, a certidão de óbito da vítima do acidente de trânsito.

No pleito indenizatório de invalidez, o documento primordial é o laudo pericial de invalidez, o qual deve atestar o grau de invalidez oriundo das lesões sofridas em virtude do acidente de trânsito, no qual deverá ser graduado o impacto da lesão à mobilidade do sinistrado.

Destaca-se, pois, a importância do mencionado laudo pericial, uma vez que o valor da indenização é calculado com base no grau de invalidez, ou seja, quanto maior o impacto da deficiência motora, maior será o valor a ser indenizado pelo seguro DPVAT, respeitando-se o limite de R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais). Desta maneira, versa o art. 3º, § 1º, II, da Lei 6.194/74:

Art. 3º - § 1º - II - Quando se tratar de invalidez permanente parcial incompleta, será efetuado o enquadramento da perda anatômica ou funcional na forma prevista no inciso I deste parágrafo, procedendo-se, em seguida, à redução proporcional da indenização que corresponderá a 75% (setenta e cinco por cento) para as perdas de repercussão intensa, 50% (cinquenta por cento) para as de média repercussão, 25% (vinte e cinco por cento) para as de leve repercussão, adotando-se ainda o percentual de 10% (dez por cento), nos casos de sequelas residuais.

Ademais, é importante transcrever o disposto no art. 5º, § 5º, da Lei 6.194/74:

Art. 5º - § 5º - O Instituto Médico Legal da jurisdição do acidente ou da residência da vítima deverá fornecer, no prazo de até 90 (noventa) dias, laudo à vítima com a verificação da existência e quantificação das lesões permanentes, totais ou parciais.

Como se percebe, o referido dispositivo legal impõe ao Instituto Médico Legal –IML, a obrigação de emitir os laudos periciais de invalidez para fins de requerimento do seguro DPVAT, medida que, sem dúvida, demonstra a preocupação com a veracidade dos laudos apresentados pelas vítimas dos acidentes de trânsito.

Em relação ao requerimento na modalidade de reembolso das despesas médicas (DAMS), é imperioso ressaltar que o mesmo deve ser pleiteado em forma de reembolso. Desta maneira, só será cabível o pagamento do prêmio desta modalidade ao sinistrado de acidente de trânsito que efetuar o pagamento de todas as suas despesas, para, mediante a apresentação de todos os comprovantes de pagamento, requerer o reembolso do seguro obrigatório, no limite de R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), conforme o art. 3º, § 2º, da Lei 6.194/74:

Art. 3º - § 2º - Assegura-se à vítima o reembolso, no valor de até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), previsto no inciso III do caput deste artigo, 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.

Note-se que o reembolso neste caso é uma característica que distingue profundamente a modalidade DAMS e as demais (invalidez e morte), pois estas possuem notório caráter indenizatório.

Observa-se, desta maneira, o relevante impacto que o Seguro DPVAT tem sobre o Sistema Único de Saúde, conforme o art. 27, parágrafo único, da Lei 8.212/91 (lei orgânica da seguridade social):

Art. 27 – parágrafo único - As companhias seguradoras que mantêm o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres, de que trata a Lei nº 6.194, de dezembro de 1974, deverão repassar à Seguridade Social 50% (cinquenta por cento) do valor total do prêmio recolhido e destinado ao Sistema Único de Saúde-SUS, para custeio da assistência médico-hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito.

Calculando-se um valor aproximado – utilizando, para isso, o número de veículos em circulação no país (oitenta milhões de veículos)<sup>3</sup> e o menor valor pago por estes (R\$ 105,65)<sup>4</sup> - podemos observar que mais de R\$ 4.200.000.000,00 (quatro bilhões e duzentos milhões) de reais são destinados ao Sistema Único de Saúde anualmente.

Como se percebe, é de grande importância para a saúde pública brasileira a verba destinada pelo seguro obrigatório ao Sistema Único de Saúde.

Analisados os aspectos gerais das três modalidades de requerimento do seguro DPVAT, cumpre destacar uma de suas mais importantes características, a sua abrangência.

O seguro obrigatório, em atenção ao seu caráter amplamente social, sempre voltou a sua atenção para a população mais carente, de modo a facilitar, ao máximo, as vias de acesso ao recebimento do valor indenizatório.

Esta preocupação se justifica, pois a grande maioria dos requerimentos do seguro DPVAT possui, como beneficiários, pessoas humildes, que vivem em situação econômica bastante precária e com instrução reduzida.

---

<sup>3</sup><http://www.denatran.gov.br/frota2013.htm>. Acessado em 21/10/2013

<sup>4</sup><http://www.dpvatsegurodotransito.com.br/pagamento/saiba-quanto-pagar.aspx>. Acessado em 21/10/2013

Dessa forma, ao longo dos anos, além das constantes ampliações em relação aos meios de requerimento – estando o requerimento disponível inclusive nas agências dos Correios -, o conceito de “veículo automotor terrestre” vem ganhando interpretação mais extensiva. Sendo abrangidos inclusive veículos dos quais não são cobrados prêmios como, por exemplo, tratores.

Esta elasticidade, que vem sendo atribuída ao tipo de veículo que dá margem ao requerimento do seguro DPVAT, demonstra a preocupação dos Tribunais e do Estado em atender o interesse e a necessidade da população, que, cada vez mais, conta com a indenização do seguro obrigatório como auxílio com os gastos advindos de acidentes de trânsito.

De forma a exemplificar esse fenômeno de alargamento do campo de abrangência do seguro DPVAT, cita-se decisão do Superior Tribunal de Justiça<sup>5</sup>, em que foi firmado o entendimento de que o trator deve ser considerado como um veículo automotor terrestre para fins de requerimento do seguro obrigatório:

1. Ausentes os vícios do art. 535 do CPC, rejeitam-se os embargos de declaração. 2. A caracterização do infortúnio como acidente de trabalho para fins de indenização previdenciária não impede, necessariamente, que esse também seja considerado como um acidente causado por veículo automotor e, portanto, coberto pelo DPVAT. 3. O seguro obrigatório (DPVAT), como cediço, é um contrato legal, de cunho social, regulamentado pela Lei n.º 6.194/74, em que o segurado é indeterminado. Ele tem por objetivo a reparação por eventual dano pessoal, independente de juízo de valor acerca da existência de culpa. Ou seja, para que o sinistro seja considerado protegido pelo seguro DPVAT é necessário que ele tenha sido ocasionado pelo uso de veículo automotor. 4. Considerando que o uso comum que se dá ao veículo é a circulação em área pública, em regra, os sinistros que porventura ocorram somente serão cobertos pelo seguro obrigatório quando o acidente ocorrer com pelo menos um veículo em movimento. Entretanto, é possível imaginar hipóteses excepcionais em que o veículo parado cause danos indenizáveis. Para isso, seria necessário que o próprio veículo ou a sua carga causasse dano a seu condutor ou a um terceiro. 5. Na hipótese, o veículo automotor (trator pavimentador)

---

<sup>5</sup>BRASIL, CIVIL. RECURSO ESPECIAL. SEGURO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS DE VIA TERRESTRE (DPVAT). LIMPEZA DO TRATOR. Resp. 1.245.817. STJ. Rel. Min. Nancy Andrighi. Julg. 06/03/2012 – Disponível em [http://www.stj.jus.br/webstj/processo/Justica/detalhe.asp?numreg=201100435598&pv=000000000000](http://www.stj.jus.br/webstj/processo/Justica/detalhe.asp?numreg=201100435598&pv=00000000000). Acessado em 08/11/2013.

foi a causa determinante do dano sofrido pelo recorrente, sendo, portanto, cabível a indenização securitária.<sup>6</sup>. O Superior Tribunal de Justiça já firmou entendimento no sentido de que ela deve ser apurada com base no valor do salário mínimo vigente na data do evento danoso, monetariamente atualizado até o efetivo pagamento, sendo que, nos casos de invalidez parcial permanente, ela deve ser paga proporcionalmente ao grau da lesão, até o limite de 40 salários mínimos<sup>7</sup>. Recurso especial provido. Pequeno comentário sobre a jurisprudência. (grifamos)

Note-se que o Superior Tribunal de Justiça, no supracitado julgamento, firmou o entendimento de que o seguro DPVAT é um seguro de caráter eminentemente social, inclusive não sendo necessário qualquer tipo de investigação relacionada à culpa do acidente gerador da indenização.

Ora, não poderia ser outra a conclusão do STJ, uma vez que a própria finalidade social do seguro impõe a abrangência de sua cobertura, não cabendo, para fins de seu recebimento, uma análise detalhada sobre quem causou o acidente de trânsito. Em consonância com tal raciocínio, vejam-se os comentários de Rafael Tárrega Martins<sup>6</sup>:

O seguro obrigatório adotou, a partir da já citada Resolução CNSP 37/68, esta teoria como norteadora para o pagamento dos valores indenizatórios. É uma responsabilidade que nasce dos que se utilizam de veículos em vias públicas, resultando o pagamento do simples evento causador de danos pessoais a alguém. (...) Quando se afastou da natureza de responsabilidade e converteu-se num seguro de danos pessoais, como tratado no capítulo II, o seguro DPVAT passou a ocupar-se do ressarcimento de danos pessoais experimentados pelos envolvidos na ocorrência, atribuindo direitos à vítima, proprietário ou motorista, causador ou não do evento. Tal posicionamento demonstra claramente a presença da teoria do risco ou responsabilidade objetiva no instituto, que se encontra, entretanto, agasalhada pelo hodierno Código Civil. (...) Sem dúvida a teoria do risco, aplicada ao seguro DPVAT pelo legislador, evidencia, antes de tudo, uma preocupação de cunhagem social. (grifamos)

Veja-se que, claramente, o seguro DPVAT adota uma teoria objetiva quanto ao direito ao recebimento do seguro, isto é, para que a indenização seja paga, não é realizado qualquer juízo de valor em relação a quem ocasionou o acidente ou se a vítima teve alguma culpa no ocorrido. Tal entendimento foi fixado no art. 5º, *caput*, da Lei 6.194/74:

---

<sup>6</sup>MARTINS, Rafael Tárrega. Seguro DPVAT: seguro obrigatório de veículos automotores de vias terrestres. Campinas: Servanda, 2009..., p. 39-41.

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

Outra demonstração da característica de abrangência que vem sendo assumida e que qualifica, cada vez mais, o seguro DPVAT como um seguro social pode ser visualizada no art. 7º, *caput*, da Lei 6.194/74:

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

A interpretação do dispositivo legal pode ser entendida como prova cabal de que a intenção do legislador é definir a responsabilidade do Seguro DPVAT como objetiva.

Uma vez assumido o posicionamento de que a indenização deverá ser paga com a simples prova da causa do acidente e do dano por este ocasionado, independentemente de qualquer prova no tocante à culpa, não seria admissível, muito menos lógico, que outro artigo viesse proibir o pagamento de indenizações pelo fato do veículo causador do acidente não ter sido identificado.

Como o próprio *caput* do art. 5º (supracitado) aduz, basta que a veracidade do acidente de trânsito e que o nexo deste com as lesões estejam comprovadas. Deve-se ressaltar que não seria razoável impor a obrigação, a um homem comum, após sofrer um acidente, de anotar a placa do carro que lhes acidentou ou o nome do condutor do veículo. Isso, com certeza, seria um retrocesso quanto às conquistas de teor social alcançadas pelo seguro DPVAT.

Analisadas as características principais do seguro obrigatório, serão analisados, nos tópicos a seguir, os caracteres específicos da Lei 11.705/08.

#### 4 Das Interpretações da Lei 11.705/08

Nos países ocidentais, em especial na Europa e nos Estados Unidos, desde o início dos anos noventa, do século XX, iniciou-se um forte movimento contra o hábito de ingerir bebidas alcoólicas e dirigir veículos automotores. Gradativamente, foram impostas proibições nestes países, a exemplo dos Estados Unidos, que, desde o ano de 2002, existe a proibição de conduzir veículos com o Teor de Álcool no Sangue (TAS) acima de 0,08%.

Tal movimento resultou dos diversos estudos realizados no período que relacionavam uma parcela significativa dos acidentes ocorridos com o consumo de substâncias psicoativas. Estes estudos sobre as ocorrências de acidentes de trânsito também ocorrem no Brasil, e trazem resultados alarmantes. Dentre eles, é importante ressaltar, também, o perfil dos acidentados, em especial aqueles que acabaram por falecer.

Segundo informações fornecidas (referentes ao ano de 2012<sup>7</sup>) pela Seguradora Líder, a empresa que gerencia os recursos do Seguro DPVAT, 40% (quarenta por cento) das vítimas fatais estavam pilotando motocicletas; 25% (vinte e cinco por cento) das vítimas fatais eram pedestres e 35% (trinta e cinco por cento) estavam em veículos fechados. Ou seja, a maior parte daqueles que sofreram acidentes fatais, estava pilotando motocicletas.

Ainda segundo o referido estudo, ocorreram aproximadamente 60.700 (sessenta mil e setecentos) óbitos resultantes de acidentes de trânsito, e, no mesmo período, ocorreram aproximadamente 52.200 (cinquenta e dois mil e duzentos) homicídios no país.

Esta quantidade inacreditável de óbitos no trânsito coloca o Brasil como o país no mundo com a maior proporção de mortes por habitante, vez que, anualmente, 0,03% da população do país vêm a óbito em consequência de acidentes de trânsito. Este dado torna-se ainda mais grave

---

<sup>7</sup> <http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico.aspx> Acesso 25/11/13.

quando se segmenta um grupo específico, pois 41% das vítimas fatais eram jovens adultos, com idade entre 18 (dezoito) e 34 (trinta e quatro) anos, o que resulta em proporção de 90 em cada 100.000 (0,09%) os casos de jovens adultos que morrem anualmente no país em decorrência de acidentes de trânsito.

Segundo dados obtidos pelo Observatório Nacional de Segurança Viária<sup>8</sup>, no ano de 2011 ocorreram 366.356 (trezentos e sessenta e seis mil trezentos e cinquenta e seis) acidentes de trânsito no território nacional e, no ano de 2012, ocorreram 507.915 (quinhentos e sete mil novecentos e quinze) acidentes. Estes números representam um crescimento da quantidade de acidentes de aproximadamente 40% (quarenta por cento). Segundo o Observatório, no ano de 2012, 21% dos acidentes, ou seja, um em cada cinco, envolveram motoristas que se encontravam sob a influência de psicoativos.

No Brasil, os reflexos deste movimento resultaram na Medida Provisória 415/08, convertida na lei 11.705, que ficou conhecida como Lei Seca, no mesmo ano. Dentre outros importantes aspectos, a Lei Seca instituiu diversas limitações à venda de bebidas alcoólicas em rodovias e estradas e instituiu um limite para a concentração de álcool no sangue, bem como sanções aos condutores que a ultrapassassem.

Observe que a lei, neste ponto, considera a mera conduta como um perigo abstrato, ou seja, considera, primordialmente, a atitude de conduzir embriagado, com o TAS superior a 0,3%, mesmo que, da conduta, não resulte danos, conforme preceitua o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

---

<sup>8</sup> <http://www.onsv.org.br/> Acesso em 23/10/2013

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (grifamos)

Desta maneira, torna-se claro que o condutor que dirigir sob efeito do álcool ou qualquer outro tipo substancia psicoativa, em observância à Lei, não teria capacidade para dirigir, ou seja, aquele que, naquelas condições dirige um veículo, assume, de maneira integral, o risco de qualquer dano que possa vir a causar.

De forma a coadunar com este entendimento, a própria lei 11.705/08 alterou também o art. 291 do CTB:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.

Quando se analisa, sistematicamente, a lei, observa-se o *animus* do legislador de reprovar o condutor que dirige embriagado. A lei em dois momentos o faz, já que, inicialmente, criminaliza a conduta de dirigir embriagado e, posteriormente, remove os benefícios da lei 9.099/95, no caso de acidentes envolvendo vítimas.

Desta maneira, é razoável e lógico concluir que a lei, ao proibir a condução de um indivíduo sob qualquer influência de psicoativos, como o álcool, passa a considerar que o condutor nesta condição é incapaz de dirigir, ou seja, caso dirija, ele estará contrariando a lei. Prova disso é a medida administrativa de reter o veículo disposta no art. 165 do CTB:

“Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Destarte, compreende-se que o motorista que decide dirigir após ingerir bebida alcoólica, conhece e assume o risco ao qual se expõe e ao qual expõe a sociedade, agravando, assim, de maneira intencional de risco.

Tratando esta consideração como uma premissa válida, analisaremos os efeitos que a Lei Seca tem sobre o mercado de seguros na atualidade.

#### *4.1. Efeitos da Lei 11.705 nos requerimentos de seguro *latu sensu**

Como ponto central deste trabalho, discutiremos a seguir os reflexos da lei 11.705/08 nos seguros e, em especial, no Seguro

DPVAT, que devido as suas peculiaridades será estudado em um tópico a parte.

Como vimos anteriormente, o fato de um motorista dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas aumenta significativamente a possibilidade de ocorrer acidentes.

Este agravamento de risco, conforme ensina a melhor doutrina, implica na negativa da cobertura, já que o contrato de seguro não abre espaço para um comportamento pródigo do segurado. Exige-se, no contrato de Seguro, que o segurado proceda com o mesmo cuidado que um proprietário que não possui nenhum tipo de seguro.

Como vimos anteriormente, o uso de bebidas alcoólicas é um dos principais fatores que levam a ocorrência de acidentes, sendo responsável por 1/5 (um quinto) dos acidentes de trânsito no território nacional. Além disso, o legislador decidiu criminalizar a conduta de conduzir veículos sob o efeito de entorpecentes.

Dessa forma resta o seguinte questionamento: deve o segurador indenizar o dano advindo de uma conduta criminosa?

Entendo que a própria sistemática dos seguros impede essa possibilidade. Vejamos, o professor Sérgio Cavalieri Cavalieri Filho<sup>9</sup> esclarece que:

“Não cabe, em meu entender, o argumento de que se trata de conduta culposa, e não intencional, para livrar o segurado da pena da perda do seguro. Culposo pode ser o acidente que venha ele a causar, por vezes se avizinando do dolo eventual, dada sua gravidade: a ação de dirigir embriagado ou drogado, todavia, é sempre voluntária, consciente, intencional, configuradora, por si só, de ilícito penal.” (grifo nosso)

---

<sup>9</sup> Cavalieri Filho, Sérgio. Programa de Responsabilidade Civil, - 10ª Edição – São Paulo: Atlas, 2012. p. 488 - 499

A conclusão do brilhante professor Cavalieri coaduna com a posição do legislador, tendo em vista que a lei, ainda que de forma velada, implica que todo condutor alcoolizado é incapaz de dirigir. Observemos que a legislação não permite uma avaliação subjetiva, vez que o condutor que ingeriu qualquer quantidade bebida não tem capacidade de dirigir.

Esse é o principal reflexo da Lei Seca no âmbito dos Contratos de Seguro, pois um acidente, que em circunstâncias normais seria considerado culposo, passa a ter um caráter eminentemente doloso. Ora, a lei determina que o condutor nestas condições é incapaz, portanto, de dirigir e, quando este o faz, assume um risco, de maneira absolutamente imprudente, mesmo que temporariamente, imperito, para aquela conduta.

Conforme demonstrado, a dano nestes casos não pode ser considerado culposo e, desta maneira, obrigar as Companhias Seguradoras a indenizar gera um desequilíbrio no Contrato. O contrato de Seguro busca garantir a proteção contra riscos potenciais, ou seja, fatores alheios à vontade e à consciência do segurado. A partir do momento em que o segurado assume este risco extremado, a responsabilidade da empresa seguradora deve ser afastada.

De forma a exemplificar esse entendimento, cita-se decisão do Superior Tribunal de Justiça<sup>10</sup>, em que foi firmado o entendimento de que o consumo de bebida alcoólica, quando determinante para o acidente, afasta o direito de recebimento do seguro:

1. Embargos de declaração recebidos como agravo regimental em face do nítido caráter infringente das razões recursais. Aplicação dos princípios da fungibilidade e da economia processual. 2. No que se refere à questão da embriaguez como fator determinante para o agravamento do risco que resultou no falecimento do segurado, a

---

<sup>10</sup>BRASIL. Superior Tribunal de Justiça EMBARGOS DE DECLARAÇÃO RECEBIDOS COMO AGRAVO REGIMENTAL. CONTRATO DE SEGURO DE VIDA. ACIDENTE DE TRÂNSITO. INGESTÃO DE BEBIDA ALCOÓLICA. AGRAVAMENTO DO RISCO(...). EDcl-REsp 1.243.077; Proc. 2009/0037574-0; Publicação em: 30/08/2013;

modificação do entendimento lançado no V. Acórdão recorrido, como ora perseguida, demandaria a exegese de cláusula contratual e a análise do acervo fático-probatório dos autos, o que é vedado pelas Súmulas nºs 5 e 7 do STJ. 3. O tribunal estadual constatou que a ingestão de álcool e a condução do veículo sem a utilização do cinto de segurança foram determinantes para a ocorrência do acidente, agravando o risco do sinistro. Tal circunstância afasta a caracterização do dissenso pretoriano com decisões relativas a hipóteses nas quais determinou-se a exclusão da responsabilidade da seguradora tão só diante da ingestão de bebida alcoólica pela vítima. O que não é o caso dos autos. 4. Agravo regimental a que se nega provimento.” (grifo nosso)

A grosso modo, indenizar o condutor que destruiu sua propriedade ou a de outrem nesse estado seria equiparável a indenizar o indivíduo que intencionalmente incendiou sua residência, ainda que o objetivo do incêndio não fosse obter a indenização. Como ensina Ivan de Oliveira Silva<sup>11</sup>:

“Quando o segurador calcula o valor do prêmio do seguro, ele leva em conta, por meio da ciência atuária, os riscos ordinários que o interesse segurável está sujeito. Por conta disso, o agravamento do risco gera efeitos no universo jurídico e, por conseguinte, repercutirá no contrato de seguro”

Neste esteio, observa-se o artigo 768 do Código Civil:

Art. 768. O segurado perderá o direito à garantia se agravar intencionalmente o risco objeto do contrato. (grifo nosso)

Neste ponto é necessário ressaltar a característica mutualística do seguro, em que todos os segurados contribuem para um fundo comum, que simplesmente é gerido e organizado pelo segurador, ou seja, o pagamento de cada indenização afeta diretamente todos os segurados.

Desta maneira, as indenizações pagas nestes casos elevam significativamente o valor dos prêmios pagos as Seguradoras, encarecendo o sistema de seguro como um todo. Esse encarecimento tem um

---

<sup>11</sup> Silva, Ivan de Oliveira. Curso de Direito do Seguro. 2ª Edição. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 145

efeito cascata em toda a economia, uma vez que eleva os valores de seguros veiculares, de carga e de vida.

Concluimos assim que a obrigação nos seguros de modo geral deverá ser afastada, não só pelo agravamento excessivo do risco, mas também pelo condutor do veículo assumir a responsabilidade pelos seus atos ao dirigir quando a lei o declarou incapaz.

#### *4.2 Efeitos da Lei 11.705 nos requerimentos do Seguro DPVAT*

Como vimos, o consumo de bebida alcoólica pode ser considerado um fator determinante para exclusão da cobertura. Contudo, ao analisar o seguro DPVAT, devemos confrontar um ponto essencial, a saber, a natureza de amparo social. Devido essa característica, este seguro específico necessita ser analisado de uma maneira individualizada.

Como explanado anteriormente, o Seguro DPVAT sequer exige o conceito de culpa, vez que a desconsidera inteiramente, a exemplo da do condutor, que, sequer, precisa ser identificado.

Desta maneira, deve-se questionar o seguinte: cabe a este seguro especificamente qualquer limitação ao pagamento da indenização?

Conforme o estudo que realizamos, não seria razoável, para o segurador e os outros segurados, que arcassem com os danos causados por um condutor que estava embriagado.

Desta maneira incidimos em uma contradição significativa: deve o seguro ser pago às vítimas destes acidentes ou não?

Conforme observamos, todos os acidentados, restando comprovado nexos de causalidade da lesão ocasionada e do acidente de trânsito ocorrido, estão aptos a receber os valores do seguro, independentemente de qualquer

característica do condutor ou do veículo. Em contra partida, o risco excessivo causado pelo condutor afastaria a responsabilidade do Seguro.

Desta maneira, dividiremos a problemática em duas etapas, inicialmente analisando o dano causado a terceiros:

Observe que a lei, como visto anteriormente, estabelece que o condutor do veículo não necessita ser identificado, coadunando com esta observação o fato de que o seguro, nem mesmo havendo ausência de habilitação do condutor, recusa o pagamento.

Desta maneira, entende-se que, ainda que exista um condutor que se enquadre nas condições postas pela lei 11.705/08, o seguro tem uma obrigação, indiscutível, de indenizar as outras vítimas daquele acidente. Contrapondo esta obrigação inequívoca, subsiste o agravamento do risco imposto pelo condutor. Por este agravamento, entendemos que é factível e adequada a interposição de ações de regresso nos casos explanados.

Em seguida, devemos analisar um segundo cenário, significativamente mais complexo, caracterizada pela do condutor que, ao infringir a lei 11.705/08, inflige danos a si mesmo.

Neste caso, em especial, devemos considerar os pressupostos que estabelecemos a respeito do dolo eventual destes condutores. De forma a observar o condutor que está sob influência de álcool e sofre um acidente e advêm lesões gerados por esta situação, considerando as premissas em questão, tem-se que o causador do sinistro não teria direito a receber o seguro, nem mesmo condicionada a uma posterior reparação, uma vez que se obteria uma vantagem econômica absolutamente indevida, que surgiu de uma obrigação originada de um ato absolutamente ilícito.

Conclui-se assim que o Seguro DPVAT por suas características únicas não pode recusar o pagamento de indenização as vítimas de acidentes causados por motoristas embriagados. No entanto, é cabível ação de regresso

contra estes condutores para a reparação do prejuízo causado à seguradora e aos mutuários. Quanto ao próprio motorista, a indenização deve ser indeferida uma vez que este estaria se valendo de sua própria torpeza para se obter uma vantagem econômica indevida.

## 5 Considerações Finais

Conforme já analisado, a lei 11.705/08 estabeleceu diversas penalidades aos condutores que dirigem sob efeito de álcool e outras substâncias que alteram sua capacidade cognitiva, e, estas diversas penalidades, criminais e administrativas, indicam que o Estado desejava punir o infrator de maneira ampla.

Analisando, sistematicamente, os artigos do Código Brasileiro de Trânsito, alterados pela nova redação estabelecida pela lei, é facilmente percebido que, para todos os efeitos legais, aquele que utiliza qualquer quantidade de bebida alcoólica é incapaz ou no mínimo, imperito para dirigir, ainda que de modo transitório.

Deste modo, os efeitos desta lei sobre o mercado de seguros devem ser imediatos, respaldando a exclusão da cobertura dos motoristas que deliberadamente infringem a lei.

O impacto econômico desse entendimento é significativo. Como observamos, 1/5 (um quinto) dos acidentes ocorridos com veículos automotivos são ocasionados por motoristas embriagados. Estes acidentes impactam de maneira significativa os cálculos atuariais das empresas de seguro. Estas empresas, obviamente, precisam repassar aos segurados os custos referentes ao risco excessivo proveniente destes acidentes.

Embora o acesso aos cálculos atuariais das empresas do ramo seja restrito é indiscutível o impacto que a redução significativa de sinistros terá neste universo. Esta análise é essencial quando levamos em consideração a importância dos seguros na economia, uma vez que, a maior parte das empresas utiliza os serviços de seguro.

Observe-se que não se refere unicamente aos seguros que envolvem diretamente veículos, mas também seguros de vida, carga,

transporte de valores. Além de afetar diretamente todos aqueles que possuem veículos, uma vez que a cobrança do valor do seguro obrigatório é calculado diretamente em referencia aos custos de manutenção e pagamento de indenização dos segurados.

Desta maneira, a exclusão da cobertura para estes segurados é uma medida que afeta de maneira ampla a economia, gerando, anualmente, uma economia significativa a diversos setores do mercado. Ou seja, além dos fatores jurídicos explanados ainda deve-se avaliar os fatores políticos desta alteração.

Os efeitos de desoneração atingiriam uma gama praticamente inesgotável de produtos, no mínimo, todos aqueles que são transportados por vias terrestres. Esta desoneração pode impactar em até 5% no valor de inúmeros produtos, considerando que em média o valor cobrado pelas transportadoras é de 20% sobre o valor das cargas transportadas.

Objetivamente, a exclusão de cobertura sobre estes casos é essencial, uma vez que não só a lei determina, mas a conjuntura econômica obriga.

## Referências Bibliográficas

### LIVROS

ALVIM, Pedro. *O contrato de seguro*. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

MARTINS, Rafael Tárrega. *Seguro DPVAT: seguro obrigatório de veículos automotores de vias terrestres*. Campinas: Servanda, 2009.

MIRABETE, Julio Fabbrini. *Manual de Direito Penal*, vol. 03. 23ª ed. São Paulo: Atlas, 2009.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*, - 10ª Edição – São Paulo: Atlas, 2012.

SILVA, Ivan de Oliveira. *Curso de Direito do Seguro*. 2ª Edição. São Paulo: Saraiva, 2012.

DAVOLI, Marcelo. *DPVAT: um seguro em evolução. O seguro DPVAT visto por seus administradores e pelos juristas* – Rio de Janeiro: Renovar, 2013

PRADO, Luis Régis. *Comentários ao Código Penal: jurisprudência; Conexões lógicas com os vários ramos do direito*. 7ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012

MARTINS, João Marcos Brito. *Direito de Seguro – Responsabilidade Civil das Seguradoras*. 1ª ed. São Paulo: Forense Universitária, 2008

### SITES

DENATRAN, Frota nacional de Veículos. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota2013.htm>>. Acessado em: 21/10/2013

SEGURADORA LÍDER. Valor de Pagamento – Seguro Obrigatório Disponível em: <<http://www.dpvatsegurodotransito.com.br/pagamento/saiba-quantopagar.aspx>>. Acessado em 21/10/2013

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça, Resp. 1.245.817. Julgado em: 06/03/2012 – Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/webstj/processo/Justica/detalhe.asp?numreg=201100435598&pv=000000000000>>Acessado em:08/11/2013

BRASIL.Superior Tribunal de Justiça EMBARGOS DE DECLARAÇÃO RECEBIDOS COMO AGRAVO REGIMENTAL. CONTRATO DE SEGURO DE VIDA. ACIDENTE DE TRÂNSITO. INGESTÃO DE BEBIDA ALCOÓLICA. AGRAVAMENTO DO RISCO(...). EDcl-REsp 1.243.077; Proc. 2009/0037574-0; Publicação em: 30/08/2013;<<https://esaj.tjsp.jus.br/cpo/sg/show.do?processo.foro=990&processo.codigo=RI00042H80000>>

SEGURADORA LÍDER. <<http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico.aspx>>  
OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Anuário-2012.  
Disponível em: <<http://www.onsv.org.br/categoria/dados-informacao>>. Acesso em: 23/10/2013

## ANEXO A – LEI 6.194/74

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

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

"Art. 20. ....

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

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

"Art. 20 .....

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

Art. 3º Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no art. 2º desta Lei compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares, nos valores e conforme as regras que se seguem, por pessoa vitimada:

a) (revogada);

b) (revogada);

c) (revogada);

I - R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de morte;

II - até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de invalidez permanente; e

III - até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas.

§ 1º No caso da cobertura de que trata o inciso II do **caput** deste artigo, deverão ser enquadradas na tabela anexa a esta Lei as lesões diretamente decorrentes de acidente e que não sejam suscetíveis de amenização proporcionada por qualquer medida terapêutica, classificando-se a invalidez permanente como total ou parcial, subdividindo-se a invalidez permanente parcial em completa e incompleta, conforme a extensão das perdas anatômicas ou funcionais, observado o disposto abaixo:

I - quando se tratar de invalidez permanente parcial completa, a perda anatômica ou funcional será diretamente enquadrada em um dos segmentos orgânicos ou corporais previstos na tabela anexa, correspondendo a indenização ao valor resultante da aplicação do percentual ali estabelecido ao valor máximo da cobertura; e

II - quando se tratar de invalidez permanente parcial incompleta, será efetuado o enquadramento da perda anatômica ou funcional na forma prevista no inciso I deste parágrafo, procedendo-se, em seguida, à redução proporcional da indenização que corresponderá a 75% (setenta e cinco por cento) para as perdas de repercussão intensa, 50% (cinquenta por cento) para as de média repercussão, 25% (vinte e cinco por cento) para as de leve repercussão, adotando-se ainda o percentual de 10% (dez por cento), nos casos de sequelas residuais.

§ 2º Assegura-se à vítima o reembolso, no valor de até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), previsto no inciso III do **caput** deste artigo, 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.

§ 3º As despesas de que trata o § 2º deste artigo em nenhuma hipótese poderão ser reembolsadas 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.

Art. 4º A indenização no caso de morte será paga de acordo com o disposto no art. 792 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil.

Parágrafo único. (Revogado)

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º Nos demais casos, o pagamento será feito diretamente à vítima na forma que dispuser o Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP.

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

§ 1º A indenização referida neste artigo será paga com base no valor vigente na época da ocorrência do sinistro, em cheque nominal aos beneficiários, descontável no dia e na praça da sucursal que fizer a liquidação, no prazo de 30 (trinta) dias da entrega dos seguintes documentos:

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

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

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

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

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

§ 6º O pagamento da indenização também poderá ser realizado por intermédio de depósito ou Transferência Eletrônica de Dados - TED para a conta corrente ou conta de poupança do beneficiário, observada a legislação do Sistema de Pagamentos Brasileiro.

§ 7º Os valores correspondentes às indenizações, na hipótese de não cumprimento do prazo para o pagamento da respectiva obrigação pecuniária, sujeitam-se à correção monetária segundo índice oficial regularmente estabelecido e juros moratórios com base em critérios fixados na regulamentação específica de seguro privado.

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

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

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

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

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

§ 2º O Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) estabelecerá normas para atender ao pagamento das indenizações previstas neste artigo, bem como a forma de sua distribuição pelas Seguradoras participantes do Consórcio.

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

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

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

Art. 11. A sociedade seguradora que infringir as disposições desta Lei estará sujeita às penalidades previstas no art. 108 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, de acordo com a gravidade da irregularidade, observado o disposto no art. 118 do referido Decreto-Lei.

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

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

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

§ 3º O CNSP estabelecerá anualmente o valor correspondente ao custo da emissão e da cobrança da apólice ou do bilhete do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres.

§ 4º O disposto no parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, não se aplica ao produto da arrecadação do ressarcimento do custo descrito no § 3º deste artigo.

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

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

ERNESTO  
*Severo Fagundes Gomes*

GEISEL

## **Anexo B – Lei 11.705/08**

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

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

Art. 2º São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.

§ 1º A violação do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais).

§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa a autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.

§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal.

Art. 3º Ressalvado o disposto no § 3º do art. 2º desta Lei, o estabelecimento comercial situado na faixa de domínio de rodovia federal ou em terreno contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, que inclua entre suas atividades a venda varejista ou o fornecimento de bebidas ou alimentos, deverá afixar, em local de ampla visibilidade, aviso da vedação de que trata o art. 2º desta Lei.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 300,00 (trezentos reais).

Art. 4º Competem à Polícia Rodoviária Federal a fiscalização e a aplicação das multas previstas nos arts. 2º e 3º desta Lei.

§ 1º A União poderá firmar convênios com Estados, Municípios e com o Distrito Federal, a fim de que estes também possam exercer a fiscalização e aplicar as multas de que tratam os arts. 2º e 3º desta Lei.

§ 2º Configurada a reincidência, a Polícia Rodoviária Federal ou ente conveniado comunicará o fato ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de

Transportes - DNIT ou, quando se tratar de rodovia concedida, à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para a aplicação da penalidade de suspensão da autorização de acesso à rodovia.

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I - o art. 10 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXIII:

“Art. 10. ....

.....

XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça.

.....” (NR)

II - o caput do art. 165 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

.....” (NR)

III - o art. 276 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.” (NR)

IV - o art. 277 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 277. ....

.....

§ 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.” (NR)

V - o art. 291 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 291. ....

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.” (NR)

VI - o art. 296 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.” (NR)

VII - (VETADO)

VIII - o art. 306 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

.....

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (NR)

Art. 6º Consideram-se bebidas alcoólicas, para efeitos desta Lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac.

Art. 7º A Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A. Na parte interna dos locais em que se vende bebida alcoólica, deverá ser afixado advertência escrita de forma legível e ostensiva de que é crime dirigir sob a influência de álcool, punível com detenção.”

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Fica revogado o inciso V do parágrafo único do art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Brasília, 16 de junho de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA