



**UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA**  
**RODRIGO ARIEL NUERNBERG**

**ANÁLISE DA (I)LEGALIDADE DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO  
VEICULARES À LUZ DA LEGISLAÇÃO VIGENTE, DOCTRINA E  
JURISPRUDÊNCIA**

Araranguá

2020

**RODRIGO ARIEL NUERNBERG**

**ANÁLISE DA (I)LEGALIDADE DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO  
VEICULARES À LUZ DA LEGISLAÇÃO VIGENTE, DOCTRINA E  
JURISPRUDÊNCIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Direito da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Fábio Mattos, Esp.

Araranguá

2020

**RODRIGO ARIEL NUERNBERG**

**ANÁLISE DA (I)LEGALIDADE DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO  
VEICULARES À LUZ DA LEGISLAÇÃO VIGENTE, DOCTRINA E  
JURISPRUDÊNCIA**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado à obtenção do título de Bacharel em Direito e aprovado em sua forma final pelo Curso de Graduação em Direito da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Araranguá, 11 de dezembro de 2020.

---

Professor e orientador Fábio Mattos, Esp.  
Universidade do Sul de Santa Catarina

---

Prof. Geraldo Machado Cota Júnior, Esp.  
Universidade do Sul de Santa Catarina

---

Prof. Arnildo Steckert Júnior, Esp.  
Universidade do Sul de Santa Catarina

Dedico este trabalho a todos que de alguma forma, colaboraram para minha formação acadêmica, especialmente minha família, amigos e professores.

## AGRADECIMENTOS

Gratidão, um dos mais belos sentimentos do ser humano. E esse é o momento de agradecer a todos aqueles que de uma forma ou de outra, deram-me a força necessária para alcançar a graduação. Em primeiro lugar à família; minha esposa que por 5 anos e meio suportou praticamente todas as noites sozinha, o pequeno furacão chamado Laura. À outra filha, Mariana, que mesmo morando mais distante, sempre acompanhou o andamento das aulas. Minha sogra Jaine, que estando um semestre à frente, ajudou muito com os trabalhos. À cunhada Katiussi que deu um empurrão importante, num momento difícil. Aos demais familiares, mãe, irmãos, cunhados, sogro e sobrinhos, que sempre estavam por perto com palavras de apoio para eu superar as dificuldades.

Depois vem a bagunça, à turma do “dosão” do ônibus de Jacinto Machado, que me fazia esquecer o cansaço no retorno para casa. Aos amigos da sala; pelos trabalhos, festas e a oportunidade de por vezes receberem conselho de um amigo com o dobro de idade (experiência). Uma turma com suas panelas, mas muito unida. Um abraço especial aos amigos Eduardo Emígdio e Luã Dyron, os quais juntos aprendemos e crescemos nos estágios da Unisul e depois no café, assistindo Chiquitas com a Laurinha. Também aos professores, que por diversas vezes, mesmo parecendo exaustos após o dia de trabalho, estavam lá para dividir suas experiências.

Finalmente à Deus, que nos deu a vida e dela podemos desfrutar desses momentos que deixarão saudade.

“A primeira e melhor vitória é conquistar a si mesmo” (PLATÃO).

## RESUMO

O objetivo desta pesquisa monográfica é listar e analisar as características das associações de proteção veiculares, para averiguar sua legalidade ou ilegalidade. Diante desse tema, pretende-se determinar os riscos de se contratar um serviço não regulamentado por lei, caso seja este o caso. Da mesma maneira, pretende-se analisar possíveis semelhanças ou diferenças entre as mesmas e o contrato de seguro. Foram estudadas as questões éticas e morais que permeiam as associações de proteção veiculares, por serem complexas e questionáveis. Sendo assim, adotou-se como método de pesquisa: Bibliográfica, qualitativa, documental e exploratória. Foram estudados projetos de lei, doutrinas e julgados, todos relacionados ao tema em questão. Constatou-se que as associações operam às margens da legislação, sem que haja qualquer regulamentação ou fiscalização, baseadas apenas no art. 5º, incisos XVII e XVIII, da Constituição Federal/88, que prevê a livre associação.

Palavras-chave: Associações de Proteção Veicular. Seguro. Contrato de Seguro. Segurança Jurídica. Regulamentação.

## **ABSTRACT**

The objective of this monographic research is to list and analyze the characteristics of Vehicle Protection Associations, to ascertain its legality or illegality. In face this theme, intended to determine the risks of hiring an unregulated service by law if this is the case. In the same way, it is intended to analyze possible similarities or differences between them and the insurance contract. The ethical and moral issues that permeate vehicle protection associations were studied, as they are complex and questionable. Thus, it was adopted as a research method: Bibliographic, qualitative, documentary and exploratory. Laws, doctrines and judgments were studied, all related to the theme in question. It was found that the Associations operate outside the legislation, without any regulation or inspection, based only on art. 5<sup>th</sup>, items XVII and XVIII, in the Federal Constitution / 88, which provides for free association.

Keywords: Vehicle Protection Associations. Insurance. Insurance Contract. Legal Security. Regulations

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>HISTÓRIA DO SEGURO E DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR.</b>	<b>13</b>
2.1	A HISTÓRIA DO SEGURO NO MUNDO .....	13
2.2	A HISTÓRIA DO SEGURO NO BRASIL .....	15
2.3	O HISTÓRICO DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULARES NO BRASIL .....	16
<b>3</b>	<b>PRINCÍPIOS DO CONTRATO SECURATÓRIO .....</b>	<b>20</b>
3.1	CONCEITO .....	20
3.2	FRAUDES NOS CONTRATOS .....	22
<b>3.2.1</b>	<b>Tipos mais comuns de fraudes .....</b>	<b>24</b>
3.2.1.1	Inversão de responsabilidade.....	25
3.2.1.2	Perfil do segurado.....	25
3.2.1.2.1	<i>Sexo do principal condutor.....</i>	<i>25</i>
3.2.1.2.2	<i>O principal condutor .....</i>	<i>26</i>
3.2.1.2.3	<i>O cep de circulação e de pernoite .....</i>	<i>27</i>
3.2.1.2.4	<i>Estado civil do principal condutor .....</i>	<i>27</i>
3.2.1.2.5	<i>Garagem na residência e no local de trabalho .....</i>	<i>27</i>
3.2.1.2.6	<i>Uso particular ou comercial.....</i>	<i>27</i>
3.2.1.2.7	<i>Condutores entre 18 e 25 anos .....</i>	<i>28</i>
3.2.1.2.8	<i>Profissão.....</i>	<i>28</i>
3.2.1.3	Condutor do veículo no momento do sinistro .....	28
3.2.1.4	Auto roubo.....	28
<b>3.2.2</b>	<b>Histórias de fraudes absurdas.....</b>	<b>29</b>
3.3	CLASSIFICAÇÃO DOS CONTRATOS .....	31
<b>3.3.1</b>	<b>Classificação dos contratos.....</b>	<b>31</b>
3.3.1.1	Bilaterais.....	31
3.3.1.2	Sinalagmático .....	31
3.3.1.3	Oneroso.....	32
3.3.1.4	Aleatório .....	32
3.3.1.5	Consensual.....	32

3.3.1.6	Execução sucessiva ou continuada.....	32
3.3.1.7	Adesão.....	33
3.4	ELEMENTOS DOS CONTRATOS DE SEGURO .....	33
<b>3.4.1</b>	<b>Sujeitos .....</b>	<b>33</b>
3.4.1.1	Segurador.....	33
3.4.1.2	Segurado .....	34
3.4.1.3	Beneficiário .....	34
3.4.1.4	Co-segurador .....	35
3.4.1.5	Ressegurador .....	35
<b>3.4.2</b>	<b>Objeto .....</b>	<b>35</b>
3.4.2.1	Interesse.....	35
3.4.2.2	Risco.....	36
3.4.2.3	Forma.....	36
3.5	SIMILARIDADES ENTRE AS COBERTURAS DOS CONTRATOS .....	36
<b>3.5.1</b>	<b>Cobertura do Casco .....</b>	<b>37</b>
<b>3.5.2</b>	<b>Danos materiais e danos corporais .....</b>	<b>37</b>
<b>3.5.3</b>	<b>Danos morais .....</b>	<b>38</b>
<b>3.5.4</b>	<b>Assistência 24h.....</b>	<b>39</b>
<b>3.5.5</b>	<b>Cobertura dos vidros .....</b>	<b>39</b>
<b>3.5.6</b>	<b>Demais similaridades previstas nos contratos .....</b>	<b>39</b>
<b>4</b>	<b>CONSTITUIÇÃO DAS EMPRESAS .....</b>	<b>40</b>
4.1	CONSTITUIÇÃO DA COMPANHIAS SEGURADORAS .....	40
<b>4.1.1</b>	<b>Reserva técnica .....</b>	<b>41</b>
<b>4.1.2</b>	<b>Comercialização dos produtos .....</b>	<b>41</b>
4.2	CONSTITUIÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULARES .....	43
<b>4.2.1</b>	<b>Documentos necessários para abertura de uma associação .....</b>	<b>44</b>
<b>4.2.2</b>	<b>Comercialização do produto .....</b>	<b>45</b>
<b>5</b>	<b>O EMBRÓGLIO DO REGRAMENTO JURÍDICO .....</b>	<b>47</b>
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>54</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>56</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) foi criada pelo Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966. É ela quem controla e fiscaliza o mercado segurador brasileiro. Ocorre que uma grande fatia do mercado como por exemplo, veículos pesados e veículos antigos, não são aceitos pelas companhias seguradoras. Assim como veículos modificados; por ter a inscrição do proprietário em cadastro de proteção ao crédito; ou ainda por histórico anterior de sinistralidade e até por excesso de infrações de trânsito (BRASIL, 1966).

Diante desse cenário, surgem as associações de proteção veicular, que se aproveitam do nicho de mercado descartado pelas companhias seguradoras e, comercializam o seguro disfarçado de “auxílio mútuo”. Operam às margens da legislação, sem que haja qualquer regulamentação ou fiscalização. Cabe ressaltar, que hoje as associações disputam também o mercado de veículos novos com as companhias seguradoras e não somente aqueles descartados, chegando ao ponto de o produto ser comercializado diretamente em concessionárias.

É comum uma empresa de proteção veicular amanhecer com as portas fechadas e deixar o prejuízo para os sócios ratearem, de acordo com a quota de cada associado. Estes entram no sistema pelo baixo custo, mas não são alertados que haverá o rateio em caso de prejuízo da associação. Acreditam que estão contratando apenas uma apólice de seguro normal e não compreendem que no momento da assinatura do contrato, passam a fazer parte do quadro societário e consigo, estão carregando todos os ônus que porventura venham ter.

As associações em questão, surgiram há pouco mais de 10 anos e chegaram muito próximo dos clubes de benefícios. Pode-se dizer que aos moldes de “ações entre amigos”, partilhavam coberturas para serviços emergenciais em automóveis, como guinchos, reboques e outros serviços assistenciais em casos de panes, entre outros problemas (SANTOS; VIDA, 2019, p.1).

Em contrapartida, o mercado cresceu quando as seguradoras perceberam que poderiam aumentar a gama de serviços oferecidos e ampliou suas malhas de comercialização. Em 2017, segundo dados extraoficiais, registrou-se um crescimento acima de 10% (dez por cento) na comercialização de seguros de automóveis no Brasil. Com isso, foi importante desenvolver novos critérios de aceitação de clientes, tendo em vista o maior número de

segurados. Historicamente verifica-se um aumento de risco pelas companhias seguradoras nos clientes com crédito negativado, pois a incidência de sinistros é bem maior (SANTOS; VIDA, 2019, p.1).

Por sua vez, cresceu proporcionalmente o número de clientes “recusados” pelas seguradoras. Assim, também foi necessário pensar formas diferentes e dinâmicas de proteção veicular para aqueles que tiveram seu perfil recusado.

Neste contexto, as associações foram tendo uma participação maior de mercado. Seus contratos são realizados de forma simples e rápida, oferecendo preços muitas vezes mais acessíveis em comparação aos seguros disponibilizados pelas seguradoras, mas com pouca ou nenhuma segurança jurídica.

Resta saber se todos os pontos descritos pelas seguradoras e garantidos em caso de dano, não deixando o segurado desprotegido, são os mesmos oferecidos pelas associações. A exemplo de mecânicas e oficinas credenciadas; peças originais; mão de obra qualificada, entre outros. Acima de tudo é importante deixar claro que em caso de revés para a associação, todos os membros serão atingidos, tendo que arcar com o prejuízo.

É importante ressaltar que não se pretende generalizar as atividades obscuras e mal explicadas das associações perante seus associados. Apenas se quer demonstrar a realidade atual e a importância da regulamentação ou proibição deste segmento dentro do setor.

Tendo em vista esta temática, a pergunta que direcionará a presente pesquisa é: Vale a pena contratar um serviço não regulamentado por lei e correr riscos?

Com isso, o objetivo desta pesquisa monográfica é listar e analisar as características das Associações de Proteção Veiculares, para averiguar sua legalidade ou ilegalidade. Diante deste tema, pretende-se determinar os riscos de se contratar um serviço não regulamentado por lei, caso seja este o caso. Da mesma maneira, pretende-se analisar possíveis semelhanças ou diferenças entre as mesmas e o contrato de seguro.

Estas questões serão exemplificadas e minuciosamente detalhadas no decorrer do presente trabalho. Todas as discussões aqui apresentadas serão importantes tanto para a sociedade em geral, quanto para o meio acadêmico e jurídico, a fim de responder o questionamento: as associações de proteção veiculares são legais ou ilegais?

Este trabalho está estruturado em 4 capítulos.

O primeiro capítulo contará sobre a história dos seguros no mundo e no Brasil. Assim como o início das associações de proteção veiculares no Brasil.

O segundo discorrerá sobre princípios, classificação e elementos dos contratos. Além da similaridade entre os produtos e os tipos mais comuns de fraudes.

O terceiro capítulo falará sobre a constituição das empresas e a comercialização dos produtos.

Para completar, o quarto capítulo tratará do imbróglio jurídico sobre o tema, uma verdadeira salada mista, com decisões diversas entre os tribunais.

## 2 HISTÓRIA DO SEGURO E DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR

### 2.1 A HISTÓRIA DO SEGURO NO MUNDO

Assim que surgiram as primeiras civilizações, acredita-se que se instituiu também o comércio, uma vez que os povos interagiam através da troca de mercadorias. Assim, somando o espírito aventureiro do homem, foram criadas as primeiras rotas comerciais. À medida que se tornavam mais longas, mais riscos eram acrescentados.

Neste contexto, a história do seguro vai muito além do que se imagina. De acordo com o site Revista Apólice (2018, p.1)

Grupos de comerciantes passaram a dividir o risco da empreitada de um dos membros com os outros, numa espécie de ação cooperativa, gerando uma forma rudimentar de seguro. Registros desse tipo de iniciativas são encontrados na China antiga, Império Romano e até mesmo na Babilônia, milhares de anos antes de Cristo.

Pesquisas do site Tudo Sobre Seguro (2020, p.1), apontam a remota data de séculos antes de Cristo como marco inicial do seguro no mundo. “Quando as caravanas atravessavam os desertos do Oriente para comercializar camelos, como alguns animais sempre morriam no caminho, os cameleiros firmaram um acordo no qual pagariam para substituir o camelo de quem o perdesse”.

De acordo com o site, os fenícios também adotaram o princípio do seguro em suas viagens marítimas, através dos mares Egeu e Mediterrâneo. Um acordo entre os navegadores garantia a construção de um novo barco a quem perdesse o seu. Quem pagaria eram os próprios navegadores que participavam da mesma viagem.

Barbosa (2020, p.1) traz o exemplo

Um grupo de cem cameleiros saía, indo de uma cidade a outra, mas tendo que atravessar o deserto. Numa viagem dessas, que durava, digamos, uma semana, perdiam-se, por exemplo, dez camelos. Ao chegar a seu destino, os integrantes do grupo faziam uma "conta de restaurante" e dividiam entre si os prejuízos, comprando novos camelos para os proprietários daqueles que faleceram. Na época, eles não tinham conhecimento matemático para fazer uma previsão estatística do número de acidentes. Além disso, nem havia a figura da seguradora, que se confundia com o grupo de cameleiros. Contudo, eles eram ao mesmo tempo seguradores e seguradora. A figura do prêmio, que é aquela contribuição que o segurado dá à seguradora, não existia. O prêmio se confundia com a indenização.

Acredita-se que o seguro iniciou pelo transporte marítimo, pois este era o único meio de movimentação de cargas para comércio exterior da época. Assim sendo, a preocupação econômica com as embarcações era dominante e extrema. A economia precisava estar garantida e o seguro trouxe a segurança necessária.

Segundo Venosa (2013, p. 394)

Em sua fase inicial, o seguro cobria os navios e as respectivas cargas. A insegurança das viagens aguçou o espírito dos negociantes a especular sobre o risco. O contato de seguro com os contornos atuais foi surgindo paulatinamente, em decorrência das necessidades sociais, como sói acontecer com os institutos de origem mercantil. Sua ampla difusão partiu da Inglaterra no século XII, tendo sua adoção se generalizado a partir do século X, então também acolhido por nosso Código Comercial. Foi igualmente nesse quadro que se desenvolveu o seguro social dirigido à atividade laboral dos trabalhadores e aos acidentes do trabalho. A experiência do seguro marítimo, sem dúvida, deu origem às outras modalidades de proteção ao risco.

De lá para cá, muita coisa mudou. Houve evolução nos contratos e a primeira apólice (era um seguro de transporte marítimo) foi emitida em 1347, em Gênova, na Itália. Com isso, o seguro foi ainda mais amplificado e utilizado, não só pelas Grandes Navegações do século XVI, mas pela Revolução Industrial e também pela difusão da teoria das probabilidades associada à estatística.

O site Revista Apólice (2018, p.1) cita

No século XVII surge o Lloyd's of London, que não é uma companhia ou corporação, mas sim uma "bolsa de seguros", onde praticamente tudo pode ser segurado pelos Operadores de Risco, que podem ser indivíduos ou corporações. O grande impulso no desenvolvimento da atividade de seguro veio no século XIX, com a revolução industrial, nesse ponto o seguro passa a ser uma atividade econômica realmente com peso.

Além da ampliação do comércio de seguros no mundo, assim como o desenvolvimento de novos ramos a serem comercializados, também se registra a evolução das formas de cálculos. Estas, tornaram-se mais elaboradas com uso da matemática, probabilidade e estatística. Onde encontram-se até os dias atuais.

## 2.2 A HISTÓRIA DO SEGURO NO BRASIL

Em 1808, com a abertura dos portos para o comércio internacional, registrou-se o princípio da atividade seguradora no Brasil. Foi em 24 de fevereiro, quando a Companhia de Seguros Boa-Fé começou a atuar. Esta foi a primeira sociedade de seguros a funcionar no país. Mais uma vez, o objetivo principal era operar com seguro marítimo.

Assim como apresenta o site Financeone (2018, p.1)

A história do seguro no Brasil teve início com a abertura dos portos ao comércio internacional, em 1808. A primeira sociedade de seguros a funcionar no país foi a “Companhia de Seguros Boa Fé”. Neste período, a atividade seguradora era regulada pelas leis portuguesas. Somente em 1850, com a promulgação do “Código Comercial Brasileiro” (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850) é que o seguro marítimo foi pela primeira vez estudado e regulado em todos os seus aspectos.

É fundamental ressaltar a influência de Portugal, principalmente por sua vocação marítima. E, segundo o site Revista Apólice (2018, p.1), especificamente em 1808 foi o princípio de uma época difícil para Portugal, devido a vários fatores, incluindo o “bloqueio dos portos e, a retirada da Família Real e da Corte para o Brasil”.

Curiosamente, o antigo provérbio “*Depois da tempestade vem a Bonança*”, que até hoje é citado por positivistas e esperançosos, refletiu bem um marco daquela época, voltado ao tema em questão. Nesse mesmo ano foi fundada Companhia de Seguros Bonança por José Diogo de Basto, o que de certa maneira antecipava movimento de recuperação do país.

O site Tudo Sobre Seguro (2020, p.1) detalha

Com o advento da Lei nº 556, de 1850 (Código Comercial Brasileiro), houve o aparecimento de inúmeras seguradoras, que passaram a operar não só com o seguro marítimo, expressamente previsto na legislação, mas também com o seguro terrestre e o seguro de vida, este proibido antes por razões religiosas.

Ressalta-se a importância da lei, uma vez que promoveu o desenvolvimento do seguro no país. Pois, com o seu respaldo, ampliou-se os ramos de seguros atendidos e comercializados em terras brasileiras.

Somente mais tarde, aparecem as primeiras sucursais de seguradoras sediadas no exterior. O site Tudo Sobre Seguro (2020, p.1) demonstra

Ocorre que tais empresas transferiam para suas matrizes os prêmios cobrados, provocando indesejável evasão de divisas. Assim, visando a proteger os interesses econômicos do país, foi promulgada, em 1895, a Lei nº 294, determinando que suas reservas técnicas fossem constituídas e tivessem seus recursos aplicados no Brasil, para fazer frente aos riscos aqui assumidos.

De 1964 a 1985 foi instaurado no Brasil o regime militar e em 1966, é criada a Susep, Superintendência de Seguros Privados. Funcionando como órgão controlador e fiscalizador da constituição e, regulando as sociedades seguradoras e entidades abertas de previdência privada. Defendendo, pela primeira vez no Brasil, os interesses dos consumidores de seguros (APÓLICE, 2018, p. 1).

### 2.3 O HISTÓRICO DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULARES NO BRASIL

O surgimento das associações de proteção veiculares ocorreu por volta de 2009, para beneficiar seus usuários, a exemplo de alguns clubes de vantagens. São constituídas por integrantes da sociedade civil, que em sua maioria, possuíam dificuldades para contratarem os serviços das seguradoras e protegerem seus veículos. Nesta época, eram exigidos muitos pré-requisitos aos contratantes do seguro, incompatíveis com a situação da maioria. Isto inviabilizava a contratação do serviço. Desta forma, estas pessoas se reuniram em torno do associativismo, com o objetivo de dividir custos e possíveis prejuízos decorrentes de eventos sinistro. Ou seja, compartilhavam serviços e coberturas para automóveis somente em casos de emergências. Utilizavam assistência quando em panes elétricas e mecânicas, assim como guinchos e reboques (SANTOS; VIDA, 2019, p.1).

Por sua vez, as seguradoras precisaram estender seus serviços, passando a agregar benefícios. Além de atender o ramo de seguros para automóveis, com as coberturas de colisão, incêndio e roubo, aumentaram suas malhas de comercialização.

O site E-gov (2020, p.1) explica sobre a legalidade das associações que

As associações de proteção veicular são constituídas por integrantes da sociedade civil que, diante de dificuldades encontradas para exercerem a proteção de seus veículos, reúnem-se em torno de ente associativo, a fim de ratear eventuais prejuízos decorrentes de eventos sinistros, utilizando, para tanto, recursos captados entre os membros da instituição, tendo como base o mutualismo e o princípio da livre associação. Tal fenômeno, relativamente recente, origina-se do conjunto de peculiaridades do complexo ambiente econômico e das demandas emergentes dos novos atores que buscam atuar neste cenário. Especificamente, o modelo pioneiro surge através das associações de caminhoneiros, que diante da não aceitação de seus

veículos por seguradoras, passaram a se organizar através de associações, procurando soluções efetivas e buscando o ressarcimento de perdas e danos patrimoniais que atingiram seus caminhões.

Com o crescimento da comercialização do seguro de automóveis, foi necessário estabelecer mecanismos de seleção de riscos mais rigorosos. Desenvolveu-se critérios de aceitação dos clientes, restringindo aqueles com restrições cadastrais. O aceite também poderia acontecer, desde que com agravo no prêmio.

Diante deste cenário, foi possível observar aumento considerável no surgimento das novas associações de proteção veicular. A princípio, nos estados do Paraná e do Rio Grande do Sul. Acredita-se que devido ao histórico da forte cultura de associativismo e cooperativismo existente nestas regiões, os primeiros estados foram estes.

Sendo assim, Donizete e Quintella (2018, p.1) definem sobre as associações

São entidades criadas pela reunião de pessoas para a consecução de atividades não econômicas (art. 53 do Código). Exemplos bem corriqueiros são as associações atléticas, estudantis, de bairro, educacionais, de classe etc. Eis que se enquadram também as associações de proteção veicular.

Por sua vez, Azevedo (2014, p. 306) explica que “as associações civis têm origem na Constituição Federal. Esta garante que existe liberdade plena para seu funcionamento, desde que para fins que sejam lícitos, sendo vedado a de caráter paramilitar, nos termos do inciso XVII, do artigo 5º”.

Ressalta-se que existe diferença entre liberdade e excesso. Ou seja, em casos em que comprovado o desvirtuamento da finalidade de uma entidade associativa, o Poder Judiciário poderá restituir a ordem jurídica violada. “Os objetivos são observar e garantir os limites dessa pessoa jurídica de direito privado, como os bons costumes, a boa-fé objetiva e, especialmente, a sua função social” (AZEVEDO, 2014, p.310).

Outro ponto muito criticado pelas companhias seguradoras, é que apesar de serem classificadas como associações e não visam lucro, as associações têm donos e cerca de 50% do valor da contribuição mensal é destinada para a administração. São os outros 50% que entram no montante para a indenização de sinistros, tornando-se o negócio altamente lucrativo. Contudo, analisando o capítulo III – Do Quadro Social e Dos Associados, do estatuto social de uma das várias empresas de proteção veiculares, fica claro que a associação

tem proprietário e muito bem protegido, sem a menor chance de um associado chegar à presidência.

#### DO QUADRO SOCIAL E DOS ASSOCIADOS

Artigo 6º - O quadro social da (nome) se constitui de associados, os quais podem ser pessoas naturais ou jurídicas, proprietários de veículos ou não, que estejam de acordo com o estabelecido neste estatuto e regimento interno.

Artigo 7º - O quadro social da (nome) é composto das seguintes categorias de associados:

a) Associados Fundadores; b) Associados Patrimoniais; c) Associados Contribuintes §1º. São associados fundadores todos aqueles que participaram e deliberaram para fundação da (nome), cuja relação segue-se adiante:

1. Sócio fundador A; 2. Sócio fundador B; 3. Sócio fundador C; 4. Sócio fundador D; 5. Sócio fundador E.

§2º. São associados patrimoniais todos aqueles que entrarem nesta condição com aprovação UNÂNIME da diretoria e que possuam o título de propriedade nos modelos expedido pela (nome), cuja relação dos já existentes segue-se adiante:

1. Sócio patrimonial A; 2. Sócio patrimonial B.

§3º. Poderão ser criados títulos de associados patrimoniais, que serão todos aqueles que entrarem nesta condição com aprovação UNÂNIME da diretoria e que possuam este título nos modelos expedido pela (nome).

§4º. Os títulos de associado fundador e patrimonial possuem os mesmos direitos e deveres, sendo nominativos e transferíveis, sendo objeto de sucessão por morte e podendo ser comercializados, porém para essa comercialização depende da aprovação expressa e unânime dos associados das categorias fundador e patrimonial (PROSUL, 2020, p.1).

O parágrafo 5º do art. 7º do estatuto social afirma, que o sócio contribuinte não poderá votar nem ser votado, escrito em letras garrafais e, que seu direito praticamente não passa de participar do rateio em caso de prejuízo.

§5º. Os associados contribuintes são todos aqueles que queiram se associar para usufruir dos benefícios oferecidos pela (nome) e que estiverem de acordo com as seguintes condições:

a) O associado contribuinte NÃO TEM DIREITO A VOTO (não poderá votar ou ser votado); b) Não poderá vender ou transferir seu título sob hipótese alguma; c) Não participará das chamadas de capital; d) Participará do rateio; e) Terá direito aos benefícios oferecidos pela (nome), conforme categoria de contribuição mensal que optar (PROSUL, 2020, p.1).

Dentre outros vários artigos que blindam os proprietários, destacam-se mais três

Artigo 31º - A Diretoria Executiva é o órgão deliberativo e executivo da (nome) composto por: Presidente, Vice-Presidente, Secretário e Tesoureiro.

Artigo 32º - Compete à Diretoria Executiva a administração da (nome), a qual será exercida pelo seu Presidente, sendo vedada a alteração da disciplina constante deste artigo.

Artigo 33º - O mandato da Diretoria Executiva tem duração de 2 (dois) anos, sendo sempre permitida a reeleição dos seus membros para todos os cargos, desta forma,

como a atual diretoria assumiu mandato na fundação desta Associação na data de 23/03/2018, teremos a próxima eleição para composição de diretoria e conselho fiscal com data fixada para a primeira quinzena do mês de março do ano de dois mil e vinte (03/2020) (PROSUL, 2020, p.1).

Ou seja, segundo o estatuto, os três principais cargos só podem ser ocupados por poucas pessoas, nesse caso apenas sete. Sendo que os únicos dois sócios patrimoniais existentes, são as esposas de dois sócios fundadores. Os nomes dos sócios foram omitidos para evitar exposição, pois não é o objetivo do trabalho.

Sobre ter “proprietários”, é um dos pontos controversos. Pois, manter-se à frente do negócio por muito tempo, pode ser um atrativo para uma administração fraudulenta. A seguir, é descrita reportagem veiculada em portal da internet. Mas cabe aqui ressaltar que o exemplo de estatuto social apresentado foi encontrado de forma aleatória em pesquisa na internet e que de forma alguma, a associação faz parte da reportagem que segue como exemplo.

Em matéria veiculada no portal de notícias R7 (2020, p.1), a Polícia Civil do Estado de Minas Gerais investiga 80 empresas de proteção veicular por lavagem de dinheiro e desvio de verbas dos associados. Foram realizados cinco mandados de busca e apreensão e apreendidos documentos, computadores e veículos.

Como a diretoria executiva tem controle total do negócio e o conselho fiscal pode apenas fazer sugestões, o caminho fica livre para, caso queira, promover os mais diversos tipos de fraudes. Segundo Borges (2017, p.1), “sob a responsabilidade pelos atos praticados administrativamente, os diretores em pouco respondem legalmente, sendo em regra a responsabilidade suportada pelo ente associativo”.

Por isso a necessidade de se proibir ou se regulamentar as associações. Muitos casos de fraudes já aconteceram, trazendo danos patrimoniais àqueles que menos poder aquisitivo tem. E, aquilo que traria segurança, pode se tornar um problema social.

### 3 PRINCÍPIOS DO CONTRATO SECURATÓRIO

Os contratos em geral e suas várias espécies, estão dispostos na parte especial do Código Civil, entre os artigos 421 e 853 e, dá aos particulares a liberdade de efetuarem seus negócios jurídicos da melhor forma que lhes convir, desde que respeitado algumas regras. Especificamente em relação aos contratos de seguros, estão dispostos do artigo 757 ao 802 do mesmo diploma legal. Já os contratos de proteção veicular, correm à margem da legislação, sem regulamentação própria (BRASIL, 2002).

Está disposto no art. 421 do Código Civil “a liberdade de contratar será exercida em razão e nos limites da função social do contrato”. Este artigo foi inserido no Código Civil de 2002 após a jurisprudência ter firmado entendimento deste princípio, portanto, mais do que uma função entre as partes, o contrato passa a ter função social perante à sociedade (BRASIL, 2002).

Afirma Monteiro (2013, p. 25), “[...] o contrato não é mais visto pelo prisma individualista de utilidade para os contratantes, mas no sentido social de utilidade para a comunidade; assim, pode ser vedado o contrato que não busca esse fim. [...]”.

Neste sentido, corrobora o Enunciado 23 do Conselho Superior da Justiça Federal sobre a função social do contrato, prevista no artigo 421 do novo Código Civil, “ não elimina o princípio da autonomia contratual, mas atenua ou reduz o alcance desse princípio quando presentes interesses metaindividuais ou interesse individual relativo à dignidade da pessoa humana” (CONSELHO DE JUSTIÇA FEDERAL, 2020).

#### 3.1 CONCEITO

O contrato é o mais importante dos negócios jurídicos, é a substituição da lei em uma relação particular específica, facilita a produção e circulação de riquezas, traz desenvolvimento à economia, harmoniza e concilia interesses contrapostos das partes.

Segundo Stolze e Pamplona Filho (2017, p.385)

Contrato é um negócio jurídico por meio do qual as partes declarantes, limitadas pelos princípios da função social e da boa-fé objetiva, autodisciplinam os efeitos patrimoniais que pretendem atingir, segundo a autonomia de suas próprias vontades.

A função social do contrato significa a intervenção do Estado na relação entre particulares, para a aplicação de normas e preceitos fundamentais e de interesse público. Aduz o parágrafo único do art. 2.035 do Código Civil, “nenhuma convenção prevalecerá se contrariar preceitos de ordem pública, tais como os estabelecidos por este Código para assegurar a função social da propriedade e dos contratos” (BRASIL, 2002).

Já a boa-fé, nada mais é do que as partes agirem com lealdade, moralidade e ética, dentre outros predicados. Parte-se do princípio de que os contratos sempre são realizados à base da boa-fé (SOUZA, 2009, p.1).

Conceitua Soares (2001, p. 219-220)

Boa-fé objetiva é um ‘standard’ um parâmetro genérico de conduta. Boa-fé objetiva significa, portanto, uma atuação ‘refletida’, pensando no outro, no parceiro atual, respeitando seus interesses legítimos, suas expectativas razoáveis, seus direitos, agindo com lealdade, sem abuso, sem obstrução, sem causar lesão ou desvantagem excessiva, gerando para atingir o bom fim das obrigações: o cumprimento do objetivo contratual e a realização de interesses das partes.

Em relação ao contrato de seguro, a boa-fé é o norte para a precificação do produto. Pois, as informações prestadas pelo contratante, influenciam diretamente no valor final. Sendo, que o corretor tem papel fundamental para que as informações colhidas tenham a maior veracidade possível e, é dever deste, informar ao cliente sobre as consequências da omissão ou declarações inverídicas dessas informações. O perfil do segurado como, estado civil; idade; se o veículo é de uso particular ou comercial, influencia no valor do seguro cobrado pela seguradora. Já numa associação, o que importa é o modelo do veículo.

Neste sentido é bastante claro o Código Civil

Art. 765. O segurado e o segurador são obrigados a guardar na conclusão e na execução do contrato, a mais estrita boa-fé e veracidade, tanto a respeito do objeto como das circunstâncias e declarações a ele concernentes.

Art. 766. Se o segurado, por si ou por seu representante, fizer declarações inexatas ou omitir circunstâncias que possam influir na aceitação da proposta ou na taxa do prêmio, perderá o direito à garantia, além de ficar obrigado ao prêmio vencido. Parágrafo único. Se a inexatidão ou omissão nas declarações não resultar de má-fé do segurado, o segurador terá direito a resolver o contrato, ou a cobrar, mesmo após o sinistro, a diferença do prêmio (BRASIL, 2002).

### 3.2 FRAUDES NOS CONTRATOS

As fraudes em contratos não são exclusividade do mercado brasileiro, ela ocorre no mundo inteiro, em todos os ramos de seguro e, estão cada vez mais sofisticadas. A facilidade de se obter documentos fraudulentos é atribuída aos avanços tecnológicos em informática e na área de comunicação, pois dificultam a verificação de sua veracidade. As fraudes são realizadas por quadrilhas especializadas assim como, pelo cidadão comum. É muito comum o aumento da sinistralidade causada por fraudes em época de crise econômica, porque estando em dificuldade financeira, o consumidor encontra no seguro uma forma de se estabilizar financeiramente.

Segundo o site Tudo Sobre Seguro (2020, p.1)

Algumas dessas influências sobre a propensão a fraudar aparecem claramente nas pesquisas sobre o “fraudador típico”. A Associação dos Seguradores Ingleses (ABI) listou o conjunto de características pessoais mais provavelmente associadas à fraude na cidade de Londres como sendo:

- Sexo masculino;
- Entre 18 e 34 anos;
- Empregado, mas com emprego instável;
- Com uma renda familiar bruta de mais de 30 mil libras (1/3 acima da média inglesa);
- Com poupança de menos de 5 mil libras e dívidas de mais de 5 mil libras (portanto, 100% acima da renda média mensal) e;
- Vivendo na região nordeste de Londres.

Enfim, jovem, de classe média e com situação financeira apertada. Interessantemente, tais características são similares às aferidas pela pesquisa encomendada pela CNSeg ao Ibope que constatou o seguinte: as pessoas mais propensas a cometer fraudes em seguros no Brasil são homens, de 18 a 24 anos, com ensino médio e renda de dois e 10 salários mínimos.

Assim entende o Tribunal de Justiça de Santa Catarina, em um julgado onde o segurado mudou as características do veículo e não informou à companhia seguradora

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE COBRANÇA DE SEGURO DE VEÍCULO. INCÊNDIO. NEGATIVA DE COBERTURA PELA SEGURADORA FUNDADA EM FRAUDE. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA. IRRESIGNAÇÃO DA PARTE AUTORA. ALEGADA IMPOSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO DE LAUDO PERICIAL UNILATERAL PRODUZIDO PELA SEGURADORA. TESE RECHAÇADA. FUNDAMENTOS DA SENTENÇA EMBASADOS NO CONJUNTO PROBATÓRIO CONSTANTE NOS AUTOS E NÃO SOMENTE NO LAUDO PERICIAL. AUTOR QUE DISPENSOU A PRODUÇÃO DE PROVA PERICIAL EM AUDIÊNCIA INSTRUTÓRIA. PRECLUSÃO OPERADA. SUSTENTADA AUSÊNCIA DE PROVAS DE FRAUDE. DOCUMENTOS COLACIONADOS AOS AUTOS QUE DEMONSTRAM QUE A SEGURADORA NÃO FOI INFORMADA ACERCA DE ALTERAÇÕES MECÂNICAS NO

VEÍCULO. MOTOR E RODAS DO AUTOMÓVEL SINISTRADO QUE NITIDAMENTE NÃO CORRESPONDIAM COM AS PEÇAS DO BEM SEGURADO. PERDA DE DIREITOS PREVISTA CONTRATUALMENTE. SEGURADO QUE NÃO GUARDOU A ESTRITA BOA-FÉ E VERACIDADE NECESSÁRIAS (ARTIGO 765 DO CÓDIGO CIVIL). NEGATIVA LEGÍTIMA. SENTENÇA MANTIDA. APELO CONHECIDO E DESPROVIDO. (SANTA CATARINA, TJ, 2020).

Ainda no Tribunal de Justiça de Santa Catarina, referente um julgado onde havia uma doença pré-existente na contratação de um seguro de vida

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE COBRANÇA. SEGURO PRESTAMISTA. ÓBITO DO SEGURADO. NEGATIVA DE COBERTURA PELA SEGURADORA FUNDADA EM DOENÇA PREEEXISTENTE DO SEGURADO. SENTENÇA DE PARCIAL PROCEDÊNCIA DOS PEDIDOS. RECURSO DA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA RÉ. ALEGADA EXCLUSÃO DO RISCO EM VIRTUDE DA PREEEXISTÊNCIA DE CÂNCER TERMINAL. TESE QUE MERECE ACOLHIDA. CONTRATO DE SEGURO QUE EXCLUÍA EXPRESSAMENTE DE COBERTURA DOENÇAS PREEEXISTENTES. SEGURADO QUE, NO ATO DA CONTRATAÇÃO, DECLAROU NÃO POSSUIR QUALQUER MOLÉSTIA. DECLARAÇÃO, PORÉM, INEXATA, EM EVIDENTE INOBSERVÂNCIA AO ARTIGO 765 DO CÓDIGO CIVIL. SEGURADO QUE ERA PORTADOR DE MELANOMA MALIGNO, TENDO REALIZADO PREVIAMENTE QUIMIOTERAPIA E CIRURGIA. ÓBITO QUE SE DEU APENAS 20 (VINTE) DIAS APÓS O PACTO. RECUSA DE COBERTURA QUE, EM DADO CENÁRIO, ERA LÍCITA, SEM NECESSIDADE DE EXIGÊNCIA DE EXAMES MÉDICOS PRÉVIOS, DIANTE DA VIOLAÇÃO À BOA-FÉ CONTRATUAL, NOS TERMOS, ALIÁS, DA SÚMULA 609 DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA: "A RECUSA DE COBERTURA SECURITÁRIA, SOB A ALEGAÇÃO DE DOENÇA PREEEXISTENTE, É ILÍCITA SE NÃO HOUVE A EXIGÊNCIA DE EXAMES MÉDICOS PRÉVIOS À CONTRATAÇÃO OU A DEMONSTRAÇÃO DE MÁ-FÉ DO SEGURADO". SENTENÇA QUE MERECE REFORMA, COM A CONSEQUENTE REDISTRIBUIÇÃO DOS ÔNUS SUCUMBENCIAIS. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. (SANTA CATARINA, TJ, 2020).

Verifica-se, que mesmo com as dificuldades encontradas pelas companhias seguradoras e associações em comprovar a fraude ocorrida, havendo a negativa da cobertura do seguro, é comum que o consumidor tente a cobrança via judicial.

O CNseg (Conselho Nacional de Seguros) através do sistema SQF (Sistema de Quantificação da Fraude), compila os dados informados pelas companhias seguradoras de indicadores de fraudes e revela que

Os resultados consolidados do 1º Semestre de 2019 apontam que os Sinistros Ocorridos somaram aproximadamente R\$ 16,47 bilhões. Deste total, R\$ 2,11 bilhões foram resultados de Sinistros Suspeitos, o que corresponde a 12,8% do valor total dos Sinistros Ocorridos. O valor das fraudes que puderam ser comprovadas neste

mesmo período somou aproximadamente R\$ 284,9 milhões, o que representa 13,5% do valor dos Sinistros Suspeitos. Já o 2º Semestre do ano apresentou um valor de Sinistros Ocorridos de aproximadamente R\$ 15,7 bilhões, sendo que, este total, R\$ 2,16 bilhões foram resultados de Sinistros Suspeitos, o que corresponde aproximadamente a 13,8% do valor total dos Sinistros Ocorridos. Neste mesmo período, o valor das fraudes que puderam ser comprovadas somou R\$ 323,7 milhões, o que representa aproximadamente 15% do valor dos Sinistros Suspeitos. Pode-se notar, portanto, que, de um semestre a outro, o comportamento da fraude no consolidado dos ramos desta pesquisa indica uma retração nos valores absolutos de Sinistros Ocorridos e um incremento nos Sinistros Suspeitos de cerca de 4,6% e 2,4%, respectivamente, porém, um crescimento nos valores absolutos referente às Fraudes Comprovadas na ordem de 13,6%.

Em 2019, ao comparar o quociente do valor das fraudes comprovadas pelo valor dos Sinistros Ocorridos entre o primeiro semestre (1,7%) com o segundo (2,1%), observa-se que houve um aumento de aproximadamente 23,5%. (CNseg, 2020).

Ressalta-se, que mesmo com toda a experiência, a expertise e o investimento das companhias seguradoras para evitar fraudes, dificilmente conseguem evitar o prejuízo. E, fica praticamente impossível uma associação, que não possui peritos experientes, nem recursos financeiros e tecnológicos, descobrirem uma fraude.

Lembrando que fraudar o seguro constitui em crime de estelionato, previsto no art. 171 do Código Penal

Art. 171 - Obter, para si ou para outrem, vantagem ilícita, em prejuízo alheio, induzindo ou mantendo alguém em erro, mediante artifício, ardil, ou qualquer outro meio fraudulento:

§ 2º - Nas mesmas penas incorre quem:

V – Destroí, total ou parcialmente, ou oculta coisa própria, ou lesa o próprio corpo ou a saúde, ou agrava as consequências da lesão ou doença, com o intuito de haver indenização ou valor de seguro (BRASIL, 1940).

Notadamente no mercado brasileiro, o princípio da boa-fé não é a base do contrato de seguros, traduzindo em prejuízos para as seguradoras e associações, valor este, repassado em custo ao consumidor.

### **3.2.1 Tipos mais comuns de fraudes**

Como já relatado anteriormente, as fraudes ocorrem em todos os ramos de seguro, qual sejam, veículo, vida, saúde, patrimonial, transporte, dentre outros. Considera-se como fraude, desde algo considerado leve, como o empréstimo da carteira do plano de saúde a um irmão para realizar uma consulta ou, aquele muito grave, a exemplo da simulação da própria

morte. Discorrer-se-á apenas sobre os de ramo de automóveis, por ser o objeto do trabalho, uma vez que as associações operam somente nesse ramo.

#### 3.2.1.1 Inversão de responsabilidade

Consiste em assumir a culpa pelo sinistro no lugar do verdadeiro culpado, normalmente porque este não possui seguro ou condições de arcar com os prejuízos. Além de trazer consequências imediatas, caso a seguradora descubra sobre a inversão, poderá trazer muita dor de cabeça no futuro, como processo de indenização por sequelas advindas do sinistro (VELLASCO, 2018, p.1).

#### 3.2.1.2 Perfil do segurado

Foi criado para diminuir o prêmio do seguro para aquele segurado com teoricamente menor risco e, agravar o prêmio para aquele que teoricamente tem maior risco de se envolver em um sinistro. Sem dúvida, esta é a maior fonte de incidência de fraudes, mas normalmente são menos gravosos. A precificação leva em conta o perfil, para a finalização do preço ao cliente, onde o segurado deve responder um questionário que varia conforme a companhia seguradora. Porém, somente as companhias seguradoras utilizam o questionário de perfil. As associações de proteção veicular precificam de acordo com o modelo do veículo. No questionário de perfil aplicado pelas seguradoras verifica-se itens como: Sexo do principal condutor; o principal condutor; o cep de circulação e de pernoite; estado civil do principal condutor; garagem na residência e no local de trabalho; uso particular ou comercial; condutores entre 18 a 25 anos e, profissão (MARTINS et al. 2008, p. 75).

##### *3.2.1.2.1 Sexo do principal condutor*

Geralmente o sexo feminino se envolvem menos em sinistros e demonstram menores danos causados, o que justifica o menor prêmio pago por mulheres quando comparadas ao sexo masculino. Um levantamento realizado pela Corretora Minuto Seguros, no início de 2019, comprova este fato. Em suas pesquisas, a Corretora avaliou pessoas de ambos os sexos, até novembro do referido ano, em cinco estados brasileiros, sendo eles: São

Paulo, Paraná, Bahia, Pará e Distrito Federal. Observou que mulheres pagam até 23% menos do que homens, em seguro de carro. A justificativa apresentada foi a de que mulheres são mais cuidadosas no trânsito (ROSSI, 2020, p.1).

Segundo Rossi (2020, p.1)

O valor para as mulheres é menor do que para os homens em todos os cenários considerados: faixa etária, preços por estado e categorias de automóvel. As maiores diferenças foram encontradas no Distrito Federal e Paraná, onde o público feminino paga 20% e 19% menos do que o masculino, em média.

Ainda na mesma reportagem, três importantes figuras do mercado segurador afirmam

Para o sócio-diretor da Minuto Seguros, Manes Erlichman, “as mulheres são mais cuidadosas ao volante, se envolvem em menos acidentes e, normalmente, os danos causados são menores do que em ocorrências com motoristas do sexo masculino. Isso reflete diretamente no preço do seguro”, afirma. Jaime Soares, diretor do Porto Seguro Auto, têm a mesma visão e deixa claro que “a precificação envolve uma série de critérios, mas, de forma geral, o seguro para a mulher costuma ser mais barato, pois elas são mais atenciosas no trânsito e costumam ser mais cautelosas. Assim, se envolvem menos em ocorrências e quando acontece é algo de menor impacto, com custo de reparo menor”. E os números não mentem. Dados da SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) mostram que o total de sinistros envolvendo mulheres gera valores de indenização menores do que os que acontecem com os homens, o que ajuda a explicar o fato do público feminino ser considerado de menor risco pelas seguradoras. Para o sócio-diretor da Minuto Seguros, Manes Erlichman, “as mulheres são mais cuidadosas ao volante, se envolvem em menos acidentes e, normalmente, os danos causados são menores do que em ocorrências com motoristas do sexo masculino. Isso reflete diretamente no preço do seguro”, afirma (Rossi, 2020).

#### 3.2.1.2.2 *O principal condutor*

É pessoa que utiliza o veículo em torno de 85% do tempo ou, se nenhum condutor se enquadrar, deve-se informar o condutor mais novo. Muito comum que entre um casal, coloque-se a mulher como principal condutor, pois em alguns casos, há diferença significativa no prêmio do seguro (SISTEMA SUL, 2020, p.1).

### *3.2.1.2.3 O cep de circulação e de pernoite*

Influenciam diretamente no valor do seguro. A seguradora entende que a chance de ter o veículo roubado em uma cidade pequena, é menor do que em uma cidade grande. Há cidades em que existe diferença de preço dentro delas próprias, conforme a região. O cep de circulação e de pernoite podem não ser o mesmo, porque o segurado pode morar em uma cidade e trabalhar em outra (MINUTO SEGUROS, 2019, p.1).

### *3.2.1.2.4 Estado civil do principal condutor*

A companhia seguradora entende que uma pessoa casada, tem menor risco de se envolver em um sinistro, do que uma pessoa solteira ou divorciada. No perfil do seguro, entende-se por casado, também o relacionamento estável. O risco diminui por normalmente sair menos à noite em bares e festas, ter filhos pequenos e não estudar (MOURA, 2018, p.1).

### *3.2.1.2.5 Garagem na residência e no local de trabalho*

O risco de roubo ou furto diminuem consideravelmente se o veículo permanece em local fechado. Há companhia que pergunta até se o portão é eletrônico ou manual, pois ao descer do carro para abrir o portão, aumenta as chances de assalto (WILTGEN, 2017, p.1).

### *3.2.1.2.6 Uso particular ou comercial*

O veículo classificado como de uso comercial, tem o valor agravado porque permanece por mais tempo em uso. Entende-se por uso comercial, aquele utilizado duas ou mais vezes por semana, para visitar clientes ou realizar trabalhos. Alguns usos comerciais ainda são melhores especificados como: ambulância, transporte de cargas, transporte de pessoas, táxi, transporte por aplicativo, etc. Estes, normalmente tem o valor do prêmio agravado. É bastante restrita a aceitação para veículos pesados e também para táxis e transporte por aplicativo, devido à alta sinistralidade e alto valor de indenização (MOURA, 2018, p.1).

### *3.2.1.2.7 Condutores entre 18 a 25 anos*

O contratante deve informar se existem residentes ou dependentes nessa faixa etária, que possam utilizar o veículo por até 15% do tempo. Acima de 15% devem ser considerados como principais condutores, o que em alguns casos, chega a dobrar o valor do seguro. É comum em caso de sinistro com condutores dessa faixa etária, a regulação do sinistro entrar em sindicância, que se trata da investigação dos fatos e circunstâncias. Sendo necessário, é lícito ao investigador fazer uma entrevista diretamente com o segurado e o condutor do veículo, a fim de verificar se há contradições entre o informado na proposta de seguro e a realidade fática. Normalmente não se omite que existem condutores nessa faixa etária, mas sim, que utilizam o veículo mais do que 15% do tempo e deveriam ser enquadrados como principais condutores (MOURA, 2018, p.1).

### *3.2.1.2.8 Profissão*

Um quesito cada vez mais em desuso, a profissão do principal condutor pode diminuir o valor do seguro como no caso de médicos, servidores públicos, etc. Ou, aumentar, a exemplo de representantes comerciais e estudantes.

### *3.2.1.3 Condutor do veículo no momento do sinistro*

Prática muito comum no mercado. A exemplo, o veículo podia estar sendo conduzido por alguém embriagado ou sem habilitação. Então, faz-se a troca do condutor no Boletim de Ocorrência ou, na abertura do sinistro na companhia seguradora ou associação (PAES SANNA, 2020, p.1).

### *3.2.1.4 Auto roubo*

O proprietário do veículo simula o roubo para receber a indenização. Normalmente o veículo é vendido a um desmanche ou para quadrilha especializada em repassá-lo a um receptor. Ou ainda, joga dentro de um rio ou lago, como vimos

recentemente, numa represa no Estado de São Paulo, que baixou o nível devido à estiagem e foram encontrados vários veículos.

Segundo a repórter Maranhão (2015, p.1)

À medida que foram caindo os níveis de água das represas de São Paulo por causa da falta de chuva, surgiram do fundo dos reservatórios lixo acumulado, construções antigas, ruínas de cidades submersas e carros, dezenas deles. Levantamento feito pela reportagem do UOL revela que, desde o meio do ano passado, ao menos 83 veículos foram retirados do fundo de reservatórios em São Paulo. Os primeiros começaram a aparecer em meados de agosto de 2014. Para que os veículos sejam removidos, é preciso entrar em contato com a polícia, que irá solicitar ao DAEE (Departamento de Águas e Energia Elétrica) uma máquina para realizar a retirada. Em seguida, as carcaças são levadas para pátios até que a polícia descubra a origem delas, porque foram parar dentro dos reservatórios e quem são os donos dos veículos. Em muitos casos, trata-se de carros roubados.

### 3.2.2 Histórias de fraudes absurdas

Na matéria de Jeniffer Elaina, no site Smartia.com, encontram-se sete histórias de fraudes em seguro de veículos. Acompanhe a 1ª delas

Ferrari de Lego. Certa vez, um empreendedor, dono de algumas oficinas de carros, decidiu aplicar um golpe no seguro. Adquiriu uma Ferrari F430, e depois de usar o carro por alguns meses, desconstruiu todo o veículo, vendeu todas as peças, e acionou o seguro dizendo ter sido roubado. A fraude deu tão certo, que ele a repetiu, comprou outra Ferrari com o dinheiro da indenização e fez a mesma coisa de novo. O mecânico, que travava as Ferraris como brinquedos de Lego, foi desmascarado apenas na quarta tentativa de fraudar o seguro do carro (ELAINA, 2020, p.1).

Conheça a 2ª história, o proprietário enterrou o veículo no quintal de sua própria residência

Cemitério de carros no quintal. Um mineiro, interessado em pôr a mão na indenização do seguro, decidiu enterrar seu Fiat Uno 2000 no quintal de sua casa. Resolveu, e o fez, ligando em seguida para a empresa de seguros e dizendo que tinha sido roubado. Para seu azar, uma testemunha o viu enterrando o carro em seu quintal e acionou a polícia. E, como se não bastasse, o coveiro de carros ainda contou histórias diferentes para a seguradora e a polícia (ELAINA, 2020, p.1).

3ª história, o proprietário não fez a manutenção correta e acabou fundindo o motor

Uma grande pedra imaginária. Danos proporcionados por falta de cuidado com o veículo não são cobertos pelo seguro de carro. Mas isso não foi motivo para evitar

que o proprietário de um Chevrolet Classic tentasse fraudar o seguro. O motorista em questão deixou de trocar o óleo e acabou fundindo o motor do veículo. Foi quando ele resolveu perfurar o cárter do carro e alegar que tinha passado sobre uma grande pedra no caminho. O que ele não sabia é que o seguro enviaria uma pessoa até sua casa, e que ela conversaria com todos os vizinhos e descobriria a verdade (ELAINA, 2020, p.1).

4ª história, mesmo com o veículo estando parado há tempo, envolveu-se num acidente

Carro porta borboleta. Colidir de frente com um poste e alegar ter se envolvido em uma colisão com outro veículo é uma das fraudes mais comuns que existem. E foi exatamente isso que o proprietário de uma Mercedes Benz Classe C fez, com a intenção de pôr a mão na indenização oferecida por perda total. O que ele não imaginava é que os investigadores do seguro encontrariam um casulo com uma larva de borboleta no escapamento do veículo. E que, depois de consultar um profissional especializado em insetos, eles constataram que a borboleta estava viva dentro do casulo. O que jamais seria possível se o carro estivesse em movimento e colidisse com outro. O que fez a perícia do seguro concluir que a Mercedes não circulava há, pelo menos, dois meses (ELAINA, 2020, p.1).

5ª história, marcas de capotamento são diferentes de marcas de marreta

A marreta de ouro. Com a intenção de promover um capotamento, o proprietário de um BMW 330i resolveu lançar o veículo de um barranco. O grande problema é que o veículo não agiu como o esperado capotando penhasco abaixo. Para resolver essa questão, ele pegou uma marreta e começou a bater no veículo. O que ele não esperava era que os peritos descobrissem facilmente que se tratava de uma fraude. Afinal, as marcas no veículo não eram condizentes com o acidente relatado (ELAINA, 2020, p.1).

6ª história, capotamento com dublê profissional

Dublê de capotamento. Cada vez mais as fraudes do seguro de carro se tornam mais ousadas, prova disso é o golpe conhecido como “capotamento profissional”. Ou seja, quando um motorista experiente assume a direção de um carro e o faz capotar de propósito. Esse golpe tem acontecido muito em uma exata curva da rodovia Régis Bittencourt (responsável por conectar Curitiba a São Paulo), onde é possível calcular uma velocidade e provocar o capotamento, conseguindo promover uma perda total no veículo, sem machucar o motorista (ELAINA, 2020, p.1).

7ª história, bastante comum colocar fogo no próprio veículo e nesse caso ainda se queimou

Pouco conhecimento científico. A proprietária de um Volkswagen Gol 2000 estava com dificuldades para terminar de pagar as parcelas do carro e decidiu então colocar fogo em seu carro e alegar um incêndio acidental. O que ela não esperava é que se queimaria durante a aplicação do golpe. Para que não houvesse suspeitas, ela decidiu contar então a história que um rapaz mal-intencionado teria colocado fogo em seu carro e depois queimado com ácido suas pernas. O grande problema é que ela não esperava que apenas o exame de corpo de delito seria o suficiente para comprovar que as queimaduras em suas pernas haviam sido causadas por fogo e não ácido (ELAINA, 2020, p.1).

### 3.3 CLASSIFICAÇÃO DOS CONTRATOS

É fundamental a classificação do contrato, pois há grande relevância nos efeitos jurídicos do adimplemento e do inadimplemento (HAYASHI, 2014, p.1).

Quanto à classificação dos contratos, Paulo Nader (2010, p.33) explica

Classificar os contratos é reduzir a multiplicidade de suas espécies a categorias jurídicas singulares, cada qual com as suas características próprias. [...] A matéria sub examine, embora não codificada, revela-se útil tanto para o entendimento das diversas espécies contratuais quanto para a atividade prática das profissões jurídicas. [...] ao profissional do Direito esta ordem de conhecimento é indispensável, pois é a partir do enquadramento ou classificação de um contrato, que poderá cogitar dos requisitos e efeitos jurídicos.

#### 3.3.1 Classificação dos contratos

##### 3.3.1.1 Bilaterais

Ambas as partes contraem obrigações. O fato de não ocorrer sinistro durante a vigência do contrato, não muda a sua natureza jurídica. Na associação, o contrato é plurilateral, ou seja, formam vínculos recíprocos de cooperação (MORETTI; SILVA, 2009, p.1).

##### 3.3.1.2 Sinalagmático

Dependência recíproca das obrigações. Para que a parte exija seus direitos, faz-se necessário que também tenha cumprido as suas obrigações. O segurado só poderá acionar o seguro, caso seja adimplente (MORETTI; SILVA, 2009, p.1).

### 3.3.1.3 Oneroso

Pode gerar ônus ou vantagens para ambas as partes. Depende da existência ou não de sinistro. Na associação não há onerosidade, não há proveito, apenas a gestão da coisa comum (MORETTI; SILVA, 2009, p.1).

### 3.3.1.4 Aleatório

A mais evidente das características do contrato, pois não há como prever a ocorrência ou não de sinistro (MORETTI; SILVA, 2009, p.1).

Segundo Diniz (2002, p. 459-460), “o ganho ou a perda dos contraentes dependerá de fatos futuros e incertos, previstos no contrato, que constituem o risco”. A natureza aleatória do contrato de seguro advém de sua própria função econômico-social.

Na associação, não é aleatório, porque é realizado o rateio de uma obrigação passada e certa.

### 3.3.1.5 Consensual

Surge através do acordo de vontade das partes. Ou seja, do interesse do cliente em contratar a apólice e da aceitação do risco por parte da companhia seguradora (MORETTI; SILVA, 2009, p.1).

### 3.3.1.6 Execução sucessiva ou continuada

O segurador se obriga a garantir a indenização ao segurado prevista no contrato, pelo período de vigência da apólice. Isso, mesmo que o sinistro ocorra no início do contrato e que não tenha sido totalmente quitado (MORETTI; SILVA, 2009, p.1).

### 3.3.1.7 Adesão

Não há liberdade para discussão das cláusulas contratuais, em razão da natureza de massa. Portanto, uniformiza-se as cláusulas e condições para todos os segurados. Na associação existe apenas o contrato de sociedade, onde em tese, o sócio pode alterar as suas leis (MORETTI; SILVA, 2009, p.1).

## 3.4 ELEMENTOS DOS CONTRATOS DE SEGURO

Em artigo publicado no site Direitonet, Scheikart (2015, p.1), descreve os elementos dos contratos que serão vistos a seguir.

### 3.4.1 Sujeitos

São aqueles que assumem direitos e deveres no contrato de seguro.

#### 3.4.1.1 Segurador

O segurador necessariamente deverá ser na forma de Sociedade Anônima e indenizará o segurado em caso de sinistro, mediante o recebimento do prêmio

É aquele que suporta o risco, assumindo mediante o recebimento do prêmio, obrigando-se a pagar uma indenização. Assim, o prêmio é a garantia pecuniária que o segurado paga à seguradora para obter o direito a uma indenização se ocorrer o sinistro oriundo do risco garantido e previsto no contrato, o risco constituirá num acontecimento futuro e incerto, que poderá prejudicar os interesses do segurado, provocando-lhe uma diminuição patrimonial evitável pelo seguro, e a indenização é a importância paga pela seguradora ao segurado, compensando-lhe o prejuízo econômico decorrente do risco e assumido na apólice da seguradora. A atividade do segurador é exercida por companhias especializadas, isto é, por sociedades anônimas, mediante prévia autorização do governo federal (ASSP, 1.852:74; CF 88, art.192, II, com redação da EC 13/96; lei nº 8.177/91, art. 21; CC, art.757, parágrafo único), ou cooperativas devidamente autorizadas (Dec.- Lei nº 73166, art.24; Regulamento nº 59.195/66), porém tais cooperativas só poderão operar em seguros agrícolas e seguros de saúde (SCHWEIKART, 2015, p.1).

Para Tartuce (2018, p.280)

Somente pode ser parte, no contrato de seguro, como segurador, entidade legalmente autorizada para tal fim. Essa a regra constante do parágrafo único do art. 757 do CC

em vigor. A atividade de segurador deve ser exercida, no contexto da norma, por sociedades anônimas, mútuas ou cooperativas (estas terão por objeto somente os seguros agrícolas), mediante autorização do Governo Federal, estando a matéria disciplinada pela Lei 8.177/1991 e pelos Decretos-lei 73/1966 e 2.063/1940.

Verifica-se claramente ser indispensável a autorização do governo federal a operação com seguros e que cooperativas, somente podem operar seguros agrícolas e de saúde.

#### 3.4.1.2 Segurado

É aquele que busca a proteção do seu patrimônio, em forma de reposição ou indenização

É o que tem interesse direto na conservação da coisa ou da pessoa, fornecendo uma contribuição periódica e moderada, isto é, o prêmio, em troca do risco que o segurador assumirá de, em caso de incêndio, abaloamento, naufrágio, furto, falência, acidente, morte, perda das faculdades humanas, etc., indenizá-los pelos danos sofridos. Dessa forma, ao contrário do que se dá com o segurador, qualquer pessoa pode figurar na posição de segurado, sendo necessário, em princípio ter capacidade civil. (SCHWEIKART, 2015, p.1).

#### 3.4.1.3 Beneficiário

É aquele que receberá a indenização no lugar do contratante, podendo ser pessoa física nos casos de seguro de vida ou, pessoa jurídica nos casos de financiamento

É uma figura que exsurge nos contratos de seguro de vida e no obrigatório de acidentes pessoais em que ocorre morte por acidente e que consiste na pessoa a quem é pago o valor do seguro, a “indenização”. Nos casos em que o beneficiário é um terceiro, ou seja, um estranho a relação contratual estaremos diante de um caso de estipulação em favor de terceiro. Tal estipulação ocorre quando uma pessoa convencionada com outra que está concederá uma vantagem ou benefício em favor daquele que não é parte no contrato. É o que ocorre nos seguros de vida em favor de terceiro: o estipulante convencionada com o segurador que ocorrendo o sinistro, o valor do seguro será pago a um terceiro. Não é qualquer pessoa que pode figurar como beneficiário, deve-se observar os arts.793 e 1814, CC (SCHWEIKART, 2015, p.1).

#### 3.4.1.4 Co-segurador

É a divisão do risco em mais de uma companhia seguradora e, em caso de sinistro, cada seguradora participa da indenização com a parte que lhe é proporcional

No caso de seguros vultosos, pode acontecer de uma pluralidade de seguradores dar cobertura simultaneamente e a um mesmo risco, configurando-se a multiplicidade de seguros. Contudo o art.778, CC, dispõe que “nos seguros de dano, a garantia prometida não pode ultrapassar o valor do interesse segurado no momento da conclusão do contrato...”. Dessa maneira, é defeso ao segurador celebrar mais de um contrato relativo ao mesmo bem, pelos mesmos riscos de maneira que, em ocorrendo o sinistro, receba-se a indenização integral de todos os seguradores. Isto se dá, porque o contrato não é instrumento de lucro (BRASIL, CC, 2002; SCHWEIKART, 2015, p.1).

#### 3.4.1.5 Ressegurador

Diluem os riscos das companhias seguradoras. Até o ano de 2007, o IRB (Instituto de Resseguros do Brasil) tinha o monopólio dessas operações

A figura do resseguro consiste na transferência de parte ou toda responsabilidade do segurador para o ressegurador, com a finalidade de distribuir para mais de um segurador a responsabilidade pelo adimplemento da contraprestação. Na verdade, o resseguro consiste no “seguro do seguro”, uma vez que é o segurador que transfere a sua responsabilidade ou “um seguro mediato”, na medida em que é um seguro assumido entre o segurador e a resseguradora (SCHWEIKART, 2015, p.1).

### 3.4.2 Objeto

É aquilo que se quer preservar como: coisas, pessoas, obrigações, etc.

#### 3.4.2.1 Interesse

É a causa que dá origem ao contrato de seguro. Hoje, praticamente tudo que é legal, pode ser segurado

Sílvio Venosa aponta como objeto do seguro o interesse segurável, sendo o posicionamento mais correto entre os doutrinadores, na medida em que é o mais abrangente. Sob o rótulo de interesse segurável pode-se colocar qualquer relação econômica ameaçada ou posta em risco. Ou seja, tudo o que puder ser passível de apreciação econômica e até aquilo que não pode, como a doutrina aponta, a vida pode ser objeto de seguro. Atualmente, praticamente todos os interesses são

passíveis de cobertura, com exceção dos excluídos pela lei, tais como, os relativos a atos dolosos ou ilícitos e os de valor superior ao do bem (SCHWEIKART, 2015, p.1).

#### 3.4.2.2 Risco

Risco é o acontecimento que pode trazer prejuízo, sempre proveniente de fato futuro e incerto

Consiste o risco no acontecimento futuro e incerto previsto no contrato, suscetível de causar dano. Quando este evento ocorre, a técnica securitária o denomina sinistro. A obrigação de garantia contida no seguro, só obriga a seguradora a pagar a indenização quando o risco se concretiza, de maneira que este acontecimento se torna essencial (SCHWEIKART, 2015, p.1).

#### 3.4.2.3 Forma

Parte da doutrina entende ser o contrato formal, outra parte entende ser contrato consensual

Como já dissemos anteriormente ao tratarmos das características do contrato de seguro, grande parte da doutrina defende que ele é consensual, ou seja, basta o acordo de vontades, para a conclusão do contrato. A posição defendida por alguns doutrinadores, como Maria Helena Diniz, é de que o seguro é formal. O novo código civil, deu uma redação mais clara ao dispositivo que trata da importância da apólice, adotando o posicionamento da maioria da doutrina, quanto ao caráter probatório deste instrumento. Importante observar o que diz o art. 758, CC – “o contrato de seguro prova-se com a exibição da apólice ou do bilhete do seguro, e, na falta deles, por documento comprobatório do pagamento do respectivo prêmio” (BRASIL, CC, 2002; SCHWEIKART, 2015, p.1).

### 3.5 SIMILARIDADES ENTRE AS COBERTURAS DOS CONTRATOS

Como já apresentado anteriormente, a grande celeuma entre as companhias seguradoras e as associações de proteção veiculares, é a venda de seguro disfarçado de proteção. Onde, as seguradoras alegam ser uma concorrência desleal, pois o mercado de seguros é altamente regulado pela SUSEP e, não há qualquer exigência para a abertura e manutenção de uma associação. Nesse sentido, o mercado segurador entende que os produtos das associações também devem ser regulados pela SUSEP, que por u lado deve afrouxar um

pouco as exigências para as seguradoras e de outro lado, estabelecer normas que regulem as associações. Caso não haja regulação, que se proíba a comercialização do produto.

Fazendo uma análise comparativa entre uma apólice de seguro e um contrato de proteção veicular, verifica-se que os produtos são muito similares. As principais coberturas e serviços são iguais, como apresentado a seguir.

### **3.5.1 Cobertura do Casco**

A cobertura do casco é aquela que cobre danos ao próprio veículo, decorrentes de incêndio, raio, explosão, roubo, furto, colisão e danos da natureza.

Ambos os contratos utilizam a tabela Fipe caso haja um sinistro de indenização integral. A diferença está no sinistro de perda parcial, onde a companhia seguradora em poucos casos pode reparar a peça danificada. Em regra, as peças devem ser trocadas por novas e originais; é livre a escolha da oficina por parte do segurado. Em 2019 a SUSEP passou a permitir a utilização de peças de reuso, desde que não sejam itens de segurança e que seja de conhecimento do consumidor na contratação da apólice. Na associação, não há critério para a reposição das peças, podendo o veículo ficar por meses parado na oficina, por estarem procurando peças usadas no mercado e raramente pode utilizar outra oficina que não a credenciada.

### **3.5.2 Danos materiais e danos corporais**

Também chamado de RCF-V (responsabilidade civil facultativa de veículos), pois é facultativa a contratação da cobertura. Cobre danos materiais e corporais causados pelo veículo segurado a terceiros, até o limite do valor contratado. É comum as associações limitarem valores bastante baixos em comparação com as seguradoras, tendo o associado que assumir o restante caso o sinistro ultrapasse o valor contratado. Algumas associações excluem a cobertura para danos corporais.

### 3.5.3 Danos morais

Além de danos causados a terceiros que se sintam moralmente abalados pelo sinistro, cobre também danos estéticos decorrentes do mesmo evento.

Para Saches (2020, p.1)

Na prática, a cobertura adicional para danos morais é oferecida pelo segurador e, se o segurado não a contrata, na ocorrência de acidente, os danos morais sofridos por terceiro não poderão ser incluídos em outras coberturas como a de danos pessoais ou a de danos corporais, de modo a obrigar a seguradora a pagar a indenização, em razão da cláusula de exclusão deste dano das demais coberturas", diz.

Conforme a Súmula 402 STJ, “o contrato de seguro por danos pessoais compreende os danos morais, salvo cláusula expressa de exclusão” (STJ, 2019).

Este é o entendimento do Tribunal de Justiça de Santa Catarina

AGRAVO DE INSTRUMENTO. CUMPRIMENTO PROVISÓRIO DE SENTENÇA PROFERIDA EM AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS, CORPORAIS E ESTÉTICOS DECORRENTES DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. DECISÃO QUE INDEFERIU PEDIDO DE COMPLEMENTAÇÃO DA CONDENAÇÃO POR DANOS MORAIS MEDIANTE UTILIZAÇÃO DA COBERTURA POR DANOS CORPORAIS. IRRESIGNAÇÃO DOS CREDORES. ALEGAÇÃO DE QUE OS DANOS CORPORAIS COMPREENDEM TAMBÉM OS ABALOS MORAIS. INACOLHIMENTO. PECULIARIDADE DO CASO CONCRETO. APÓLICE COM EXPRESSA E INDIVIDUALIZADA CONTRATAÇÃO DE COBERTURA POR DANOS MORAIS, MATERIAIS E CORPORAIS. IMPOSSIBILIDADE DE DESCONTO DO ABALO ANÍMICO NA COBERTURA DOS DANOS CORPORAIS. OBSERVÂNCIA DOS TERMOS PACTUADOS. PRECEDENTES DESTA CORTE E DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO (SANTA CATARINA, TJ, 2017).

Nas companhias seguradoras, a cobertura pode ser contratada da seguinte forma:

- Em certas companhias, com o valor mínimo de R\$ 5.000,00;
- Em outras, de livre escolha o valor pelo contratante;
- Algumas, caso contrate a cobertura, o valor é calculado em 20% da soma das coberturas de danos materiais e corporais.

Nas associações dificilmente a cobertura é ofertada aos associados.

### **3.5.4 Assistência 24h**

Esta é uma das coberturas mais utilizadas. Auxiliam em caso de pane como: troca de pneus, perda das chaves, pane seca, etc. Em caso de sinistro, é disponibilizado guincho e táxi para o retorno dos passageiros. Ambos os contratos ofertam a cobertura de assistência 24h.

### **3.5.5 Cobertura dos vidros**

Outra cobertura bastante utilizada e além dos vidros, pode cobrir também, faróis, lanternas, retrovisores externos e teto-solar. Cobertura encontrada tanto nas seguradoras, quanto nas associações. Mas, nas associações, dependendo do modelo do veículo, a cobertura não pode ser contratada e, normalmente excluem teto-solar, teto-panorâmico e vidro-panorâmico.

### **3.5.6 Demais similaridades previstas nos contratos**

A similaridade não fica somente nas coberturas. Os contratos preveem ainda o pagamento de franquia, que é a participação do segurado no sinistro de perda parcial. Pois, no sinistro de indenização integral, não há franquia e nem realização de vistoria prévia antes da aceitação do risco. Onde se verifica se o veículo é proveniente de leilão, possui defeitos aparentes, possui acessórios, regulação de sinistros, descrição de riscos cobertos e não cobertos pelo contrato, bem como obrigações e direitos dos contratantes.

Ou seja, em matéria de produto, praticamente não há diferenças entre aquilo que é ofertado pela companhia seguradora e o ofertado pelas associações de proteção veiculares. Difere apenas em pequenos detalhes que o consumidor leigo não percebe. O que beneficia sempre de forma mais vantajosa para a associação, por ofertar sempre aquilo que lhe onera menos.

## 4 CONSTITUIÇÃO DAS EMPRESAS

A seguir se verificará que para se abrir uma companhia seguradora, o processo é altamente complexo, com várias exigências da SUSEP; já para abrir uma cooperativa, basta um pouco de visão e organização.

### 4.1 CONSTITUIÇÃO DA COMPANHIAS SEGURADORAS

Como visto anteriormente, o mercado brasileiro de seguros é fortemente regulado pela Susep. O setor lida com recursos dos consumidores em totais muito elevados. As reservas técnicas das seguradoras alcançaram em 2017, a cifra de 750 bilhões de reais e devem ultrapassar no final de 2018, um trilhão de reais. Isto, por si só, justifica o forte controle exercido pelo estado, com a finalidade de garantir a solvência das companhias seguradoras.

A base legal para o funcionamento do setor é uma das boas leis redigidas no país, o Decreto-lei 73/66, elevado a condição de lei complementar pela Constituição de 1988.

Segundo Mendonça (2017, p.1)

Para abrir uma seguradora, o interessado deve solicitar, inicialmente, uma autorização provisória para a SUSEP. No pedido são expostos os acionistas, o plano estratégico, ramos de atuação, previsão de capital e outros recursos, plano de negócios, prazos e outras informações fundamentais para a SUSEP fazer a análise do projeto. Deferida a autorização provisória, os interessados iniciam os procedimentos societários, econômicos, financeiros, tributários, etc., indispensáveis para a constituição e registro de uma sociedade anônima. Feito isto, a SUSEP volta a analisar o processo, podendo exigir mais informações ou providências. Só depois destes trâmites ela autoriza ou não o funcionamento da nova seguradora. E este processo não é rápido. Importante salientar que enquanto a companhia em constituição não receber a autorização definitiva de funcionamento ela não pode vender seguros. Sem estar de posse da autorização definitiva a companhia não pode operar, não pode constituir reservas técnicas, não pode assumir riscos, não pode contratar resseguros ou aceitar cosseguros. Legalmente, ela ainda não é uma seguradora, consequentemente, não pode registrar as condições, cláusulas e notas técnicas de suas apólices, nem praticar os demais atos legais indispensáveis para o seu funcionamento. Esta disposição é impositiva e para ficar mais forte, cria inclusive a figura de crime contra a economia popular e de crime contra as relações de consumo para quem não respeitar as regras do jogo. Vale dizer, uma empresa, ainda que tendo a autorização provisória, que tente vender apólices de seguros antes da autorização definitiva se equipara às quadrilhas que aplicam o golpe do seguro, do bilhete premiado ou erguem as pirâmides financeiras, que há muito tempo esbulham cidadãos de boa-fé que acreditam na lábia dos golpistas.

#### **4.1.1 Reserva técnica**

A reserva técnica ou provisão técnica, decorrem de exigência legal e são as garantias que as seguradoras devem manter para honrar os seus compromissos e avaliar a estabilidade econômico-financeira do negócio. É de fundamental importância o cálculo da reserva técnica. Pois, caso seja superdimensionada, prejudica a distribuição de dividendos aos acionistas e afeta a solvência da empresa. Resumindo, a empresa deve fazer a provisão financeira dos sinistros já avisados e dos que possam vir a acontecer.

A companhia seguradora aplica a reserva técnica em fundos de investimento com perfil conservador e de longo prazo, colaborando para o financiamento do setor público e privado. Pois, na maioria das vezes, é quem emite os títulos compõem essas carteiras, o que colabora na expansão da economia nacional.

Portanto, iniciar uma seguradora demanda muito tempo, burocracia e principalmente, muito capital investido.

#### **4.1.2 Comercialização dos produtos**

Necessariamente, uma apólice de seguros deve ser intermediada por um corretor, qual seja, Pessoa Física ou Pessoa Jurídica, devidamente cadastrado junto à Susep. A habilitação do corretor Pessoa Física, dá-se após a realização de provas ministradas pela FUNENSEG (Fundação Escola Nacional de Seguros), onde o candidato deve alcançar a média 7. Há 3 tipos de habilitação: Capitalização; Vida e Previdência e; Demais Ramos (veículos, patrimonial, transportes e etc.), que podem ser realizadas juntas ou separadas. Para cadastrar a corretora Pessoa Jurídica junto à Susep, no mínimo um dos sócios deverá ser corretor já habilitado pelo órgão e responderá tecnicamente pela empresa. Este poderá receber sanções da Susep como, advertência, multa e até ter a habilitação cassada, dependendo da infração cometida. Para comercializar um contrato de seguro, faz-se necessário um profundo conhecimento do produto, pois o profissional é responsável civilmente, caso tenha culpa da contratação errada.

A lei 4.594/64 regula a profissão de corretor de seguros (BRASIL, 1964)

Art. 1º O corretor de seguros, seja pessoa física ou jurídica, é o intermediário legalmente autorizado a angariar e a promover contratos de seguros, admitidos pela legislação vigente, entre as Sociedades de Seguros e as pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado.

Art. 2º O exercício da profissão de corretor de seguros depende da prévia obtenção do título de habilitação, o qual será concedido pelo Departamento Nacional de Seguros Privados e Capitalização, nos termos desta lei.

Parágrafo único. O número de corretores de seguro é ilimitado.

A Resolução CNSP nº 252 de 19/04/2012 também regulamenta a profissão do corretor de seguros

Art. 1º A habilitação técnico-profissional e o registro profissional do corretor de seguros observarão o que dispõe o artigo 123 do Decreto-Lei nº 73, de 1966.

Art. 2º O corretor de seguros de que trata o art. 122 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, terá seu registro profissional concedido pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP e estará habilitado a intermediar seguros dos ramos elementares e de vida e planos de capitalização e de previdência complementar aberta.

Art. 3º A habilitação técnico-profissional prevista no § 1º do art. 123 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, será concedida mediante aprovação em:

I - Exame Nacional de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros;  
ou

II - Curso de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros.

§ 1º O Exame Nacional de Habilitação Técnico-Profissional para corretor de seguros será promovido, no mínimo, duas vezes ao ano.

§ 2º O Exame Nacional de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros e o Curso de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros, previstos nos incisos I e II, serão realizados pela FUNENSEG ou por outra instituição de ensino autorizada pela SUSEP (Redação dada pela Resolução CNSP Nº 258 DE 05/07/2012).

§ 3º Durante o Curso de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros, de que trata o inciso II, serão aplicadas provas específicas de avaliação por disciplina (CNSP, 2012).

O CNSP (2012) descreve que é facultado ao candidato duas formas de se habilitar, dentre elas

- Através de realização de prova única, onde caem questões sobre todos os ramos de seguro, ou;
- Realizar um curso em alguma cidade que há disponibilidade, fazer a prova por módulos e habilitar-se em ramos individuais. A primeira habilitação é Capitalização, a segunda Vida e Previdência e a terceira Demais Ramos, esta normalmente dividida em mais de 1 prova, devido a quantidade de matérias, pois engloba, veículos, transportes, rural, etc.

## Prevê ainda a Resolução

§ 4º A FUNENSEG e as instituições autorizadas a promover o Exame Nacional de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros ou o Curso de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros deverão disponibilizar para a SUSEP a relação dos aprovados nos Exames e Cursos que promoverem, na forma a ser estabelecida pela SUSEP."

Art. 4º É requisito necessário à concessão de registro profissional de corretor de seguros pela SUSEP, prevista no § 3º do art. 123 do Decreto-Lei o 73, de 21 de novembro de 1966, a apresentação do comprovante de aprovação no Exame Nacional para Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros ou do certificado de conclusão do Curso de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros, expedidos pela FUNENSEG ou por outra instituição de ensino autorizada pela SUSEP( Redação dada pela Resolução CNSP Nº 258 DE 05/07/2012).

Parágrafo único. O certificado de conclusão do Curso de Habilitação Técnico-Profissional para Corretor de Seguros será fornecido com base em aferições de aproveitamento e frequência, segundo critérios estabelecidos pela SUSEP (CNSP, 2012).

Recentemente, em 11 de novembro de 2019, através da Medida Provisória nº 905, o Governo Federal decidiu que o mercado segurador não seria mais regulado pela Susep. Mas, deveria buscar a autorregulação, não havendo mais a necessidade de habilitação e recadastramento junto à Susep. Porém, em nova Medida Provisória, de nº 955, de 20 de abril de 2020, foi revogada a anterior, voltou ao *status quo*. A MP 955 não foi votada pelo Congresso Nacional e ambas as medidas perderam a sua eficácia.

## 4.2 CONSTITUIÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULARES

As associações de proteção veiculares estão se proliferando de forma exponencial, talvez até fora de controle. O principal motivo é a facilidade de abertura do negócio, ao contrário de uma seguradora que passa por um processo extremamente burocrático. Quem tiver interesse, mas não domina o assunto, pode adquirir no mercado o livro “Socorro Mútuo”, de autoria de Renato Assis, que já está na 2ª edição.

No site do SEBRAE, encontram-se as etapas para se constituir uma associação

1ª Fase: Sensibilização: É importante que as pessoas envolvidas tenham o maior número possível de informações sobre o tema (legislação, funcionamento, direitos e deveres dos associados, etc.). Essas informações devem orientar a escolha em seguir - ou não - com o processo organizativo da associação. Se houver interesse, o grupo deve mobilizar mais pessoas, pois são necessários pelo menos 10 integrantes para

iniciar. É fundamental designar responsáveis para levantar informações sobre a legalização da associação e também para estudar a viabilidade econômica e as necessidades de infraestrutura e recursos financeiros. 2ª Fase: Constituição: A Assembleia de Constituição é uma etapa formal do processo de legalização. É realizada no ato de constituição da associação, na presença de todos os associados. Nessa Assembleia, será escolhido o nome da associação e a sede. Além de ser aprovado, ainda, o Estatuto Social. Serão eleitos também os representantes dos órgãos de direção (Conselho de Administração, Diretoria e Conselho Fiscal). (SEBRAE, 2020, p1).

Completada a segunda fase, a documentação deve ser enviada para registro em cartório de registro de pessoas jurídicas e com o documento em mãos, providenciar o registro junto à Receita Federal (CNPJ), seguindo para as fases finais que são

3ª Fase: Pré-operacional: É a fase da estruturação: definição de localização, aquisição de móveis e equipamentos, contratação de funcionários e contadores, abertura de conta no banco, licenças e alvarás, entre outros. 4ª Fase: Operacional: Início das atividades: começam os desafios reais da associação. Como toda organização, para ser bem-sucedida a associação também precisará de uma gestão eficiente e comprometida com os propósitos da instituição (SEBRAE, 2020, p.1).

#### **4.2.1 Documentos necessários para abertura de uma associação**

O dispositivo legal se encontra na Lei 6.015/73, posteriormente alterada pela Lei 6.216/75, que dispõe sobre registros públicos, nos artigos 120 e 121 (BRASIL, 1975)

Art. 120. O registro das sociedades, fundações e partidos políticos consistirá na declaração, feita em livro, pelo oficial, do número de ordem, da data da apresentação e da espécie do ato constitutivo, com as seguintes indicações:

I - A denominação, o fundo social, quando houver, os fins e a sede da associação ou fundação, bem como o tempo de sua duração;

II - O modo por que se administra e representa a sociedade, ativa e passivamente, judicial e extrajudicialmente;

III - Se o estatuto, o contrato ou o compromisso é reformável, no tocante à administração, e de que modo;

IV - Se os membros respondem ou não, subsidiariamente, pelas obrigações sociais;

V - As condições de extinção da pessoa jurídica e nesse caso o destino do seu patrimônio;

VI - Os nomes dos fundadores ou instituidores e dos membros da diretoria, provisória ou definitiva, com indicação da nacionalidade, estado civil e profissão de cada um, bem como o nome e residência do representante dos exemplares.

Parágrafo único. Para o registro dos partidos políticos, serão obedecidos, além dos requisitos deste artigo, os estabelecidos em lei específica.

Art. 121. Para o registro serão apresentadas duas vias do estatuto, compromisso ou contrato, pelas quais far-se-á o registro mediante petição do representante legal da sociedade, lançando o oficial, nas duas vias, a competente certidão do registro, com o respectivo número de ordem, livro e folha. Uma das vias será entregue ao

representante e a outra arquivada em cartório, rubricando o oficial as folhas em que estiver impresso o contrato, compromisso ou estatuto.

Em resumo, para registrar uma associação de proteção veicular, basta apenas a ata de fundação, duas vias do estatuto, a relação dos associados fundadores e dos membros da diretoria eleita e o ofício encaminhado ao cartório. Não há necessidade de qualquer liberação de órgão regulador e muito menos a exigência de reserva técnica, que garante a solvência do negócio como na companhia seguradora. Lembrando que em caso de prejuízo, o valor é rateado entre os sócios.

É facultativo à associação filiar-se a AAAPV (Agência de Autorregulação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais), a maior entidade representativa do setor no Brasil. Ou seja, não há qualquer exigência, além de documentação normal para a abertura de uma associação, que da mesma forma que uma companhia seguradora, opera com o dinheiro de terceiros, porém sem qualquer fiscalização ou garantia.

#### **4.2.2 Comercialização do produto**

No mercado brasileiro ainda não existe uma regulamentação específica para a comercialização da proteção veicular. Como não há previsão legal, nem contra nem a favor, qualquer pessoa pode comercializar o produto, exceto o profissional de corretagem de seguros que poderá ser penalizado pela Susep, caso haja uma denúncia formalizada. O profissional de seguros somente poderá comercializar, quando houver previsão legal e a Susep editar as normas.

Conforme o site Fenacor (2018, p.1)

Autor do PL 3139/15, que deu origem ao projeto de Lei Complementar aprovado em Comissão Especial da Câmara, o qual regulamenta a proteção veicular, o deputado Lucas Vergílio (SDD-GO) alerta que o corretor de seguros ainda não pode comercializar esse tipo de produto. “A proteção veicular ainda está no mercado marginal. O corretor somente poderá fazer a intermediação quando a lei for aprovada e a Susep editar normas”, explica o parlamentar, em entrevista exclusiva para o CQCS. Ele acrescenta que é fundamental continuar acompanhando o trabalho que vem sendo realizado na Câmara dos Deputados para que a proposta seja aprovada. Segundo o deputado, o texto do projeto garante o corretor de seguros como intermediário também nesse segmento. Contudo, Lucas Vergílio ressalta que as entidades não irão comercializar produtos para quem não for associado. “Será feita apenas a autogestão, tendo o corretor como intermediário. Não vai ser permitida a comercialização”, acentua. Lucas Vergílio diz ainda que, por se tratar de

um projeto de lei complementar, após ser aprovada na comissão especial, a proposta ainda terá que ser votada no plenário da Câmara. Depois, será enviada para votação no Senado e, por fim, será feita a sanção do presidente da República. “O projeto é muito importante porque transforma as associações que hoje estão no mercado marginal em entidades de autogestão e cooperativas de seguros, que serão obrigadas a constituir reservas e fundos garantidores, pagarão impostos e serão regulamentadas e fiscalizadas pela Susep”, observa.

Percebe-se uma preocupação da Susep, de que os próprios corretores venham a comercializar proteção veicular em conjunto com o seguro.

## 5 O EMBRÓGLIO DO REGRAMENTO JURÍDICO

O questionamento sobre a legalidade e ilegalidade das associações de proteção veiculares já chegou aos tribunais. Os entendimentos segundo este tema são os mais diversos possíveis, o que apresenta certa insegurança nesta atmosfera jurídica. Afinal, cada parte defende seus ideais e com entendimentos variados, não existe uma orientação legal definida.

Assim, as seguradoras viram seu mercado de atuação ameaçado. E, afirmaram principalmente nos órgãos de imprensa, que os critérios adotados pelas associações, eram duvidosos. Começaram a chamar a proteção oferecida por estas, de seguro-pirata e ilegal. E passaram a questionar a validade e o direito de funcionamento das associações.

A Susep (2020, p.1) cita que

Algumas associações e cooperativas estão comercializando ilegalmente seguros de automóveis com o nome, por exemplo, de "proteção", "proteção veicular", "proteção patrimonial", dentre outros. Como essas associações e cooperativas não estão autorizadas pela SUSEP a comercializar seguros, não há qualquer tipo de acompanhamento técnico de suas operações. A única forma legal dessas associações e cooperativas atuarem é como estipulantes de contratos de seguros, ou seja, contratando apólices coletivas de seguros junto a sociedades seguradoras devidamente autorizadas pela SUSEP, passando a representar seus associados e cooperados como legítimos segurados.

Esta discussão é um verdadeiro imbróglio sob o ponto de vista do regramento jurídico pátrio, chegando aos tribunais o questionamento da legalidade da ação das associações. Os entendimentos são os mais diversos possíveis. No âmbito Legislativo, tramita o Projeto de Lei - PL nº 3139/2015, que visa à proibição da comercialização de proteção veicular pelas cooperativas/associações. Este Projeto de Lei, beneficiará as seguradoras e corretores. O PL foi aprovado na Comissão Especial da Câmara dos Deputados e agora está no Senado Federal.

Em contrapartida, as tratativas que favorecem as associações, são encontradas no site e-gov (2020, p1)

Por sua vez, as associações têm em seu favor o parecer exarado pelo ex-ministro do Supremo Tribunal Federal – STF, Carlos Ayres Brito, que compreende como legal e certa a atuação das associações de proteção veicular, tendo por fundamento o princípio da livre associação, consagrado na CF de 1988, a entrega do parecer ocorreu no mezanino do hotel Bonaparte em Brasília, oportunidade em que os filiados presentes realizaram uma assembleia a fim de deliberarem sobre pauta inerente as expectativas da classe associativa.

O antigo Código Civil tratava do seguro mútuo nos artigos 1.466 ao 1.470. Mas, o atual Código Civil é omissivo quanto ao tema e o entendimento da maioria da doutrina entende a prática como legal. Segundo o Enunciado nº 185 da III Jornada de Direito Civil “A disciplina dos seguros do Código Civil e as normas da previdência privada que impõem a contratação exclusivamente por meio de entidades legalmente autorizadas não impedem a formação de grupos restritos de ajuda mútua, caracterizados pela autogestão”.

Em favor das associações, foram propostos alguns Projetos de Lei no Congresso Nacional

- O primeiro, Projeto de Lei nº 356/2012, de autoria do senador Paulo Paim, que teve pareceres favoráveis das comissões, mas o Senador Aloysio Nunes Ferreira solicitou que a matéria fosse apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos (BRASIL, 2012);
- Na Câmara de Deputados, o deputado federal Diego Andrade, protocolou o Projeto de Lei nº 4844/2012, objetivando alterar o artigo 53 do Código Civil para permitir aos transportadores de pessoas ou cargas organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio.
- Em 2016 foram apresentados 2 Projetos de Lei de nº 5223 (arquivado) e 5571, respectivamente dos deputados Federais Ezequiel Teixeira e João Campos tendo como objetivo a disposição de requisitos para atividade de socorro mútuo, (nova proposição do PL 5571 - PLP 520/2018).
- Em 2018, foi proposto pelo deputado João Campos o PLP 520/2018 que foi apensado ao PLP 519/2018 do federal Lucas Virgílio.

O PLP 520/2018 regulamenta as associações de proteção veicular, onde destacam-se artigos importantes

Art.4º A associação deve constituir um fundo de reserva técnica, o qual deverá ser utilizado nas hipóteses de elevado número de danos patrimoniais em que as contribuições ordinárias não forem suficientes para arcar com as indenizações em determinado mês e dissolução.

Parágrafo único. O valor da contribuição do fundo de reserva técnica e eventual utilização, deverão ser determinados por meio de uma Assembleia geral.

Art. 5º. Reserva-se o direito de fiscalização do socorro mútuo ao Conselho Nacional de Seguros Privados e de forma subsidiária as Federações das Associações de

Benefícios e Socorro Mútuo de cada Estado, que tenham mais de dois anos de fundação.

O PLP prevê a reserva técnica e a fiscalização por parte da SUSEP, dificultando a entrada de qualquer aventureiro no mercado, arriscando somente o dinheiro de terceiros e se der certo, o lucro é dele.

O fato de não oferecer nenhum tipo de garantia ou fiscalização, assusta aqueles que pensam em contratar os serviços prestados por associações. Dorival Alves de Sousa, vice-presidente da Fenacor e presidente do Sincor-DF, afirma no site Apólice (2018, p.1), “eu acredito que o setor possa ser regularizado. Já são mais de 1,7 mil associações e mais de 1,3 milhão de itens adquiridos. Não é tão simples assim tirar essas entidades do mercado”.

Existem muitas diferenças entre o seguro tradicional e a proteção. O principal é que neste último modelo, quem contrata o serviço é considerado um associado da instituição que o oferece. Já o tradicional, a relação entre a empresa e o contratante é de vendedor e cliente. É fato, que caso a associação ou cooperativa tenha problemas financeiros, tanto os associados podem não receber a indenização; quanto podem ter que ratear o prejuízo, pois não estarão amparados por uma regulamentação.

Conforme afirma Carlos de Paula, diretor de Supervisão de Conduta da Susep no site Apólice (2018, p.1)

A proteção veicular não deve ser confundida com o seguro. As cooperativas e as associações não garantem aporte financeiro em caso de sinistro. É uma atividade ilegal. Todas as operações detectadas no âmbito da Susep, por meio de denúncias, são reprimidas por nós. Encaminhamos as queixas ao Ministério Público, à Polícia Federal ou movemos processos sancionadores administrativos para barrar essa prática. Temos cerca de 400 ações abertas em decorrência desses abusos [são 200 processos levados ao Ministério Público e 180 ações administrativas lideradas pela Susep.

Alerta-se que vários são os riscos de contratação de uma associação ou cooperativa de proteção veicular. Mas, para entender melhor este processo, é necessário se ater a alguns detalhes importantes como: Operação ilegal; falta de garantias e; ausência de código de defesa do consumidor.

De acordo com o site Jornal Contábil (2020, p.1)

[...] na verdade, as cooperativas de proteção veicular não são regulamentadas pela Susep. Esse órgão do governo funciona como um controlador e fiscalizador da

venda de seguros no país. Mesmo comercializando como “proteção veicular”. Isso faz com que o cooperado não consiga cobrar judicialmente quando precisa, pois irá lidar com uma operação sem registro. [...] não oferecem todas as garantias necessárias para que você fique, de fato, seguro. Em casos de sinistro, roubos ou acidentes, por exemplo, pode ser que a proteção contratada não tenha consistência necessária para oferecer todas as coberturas que você precisa. [...] como não são regulamentadas, elas não contam com Código de Defesa do Consumidor e nem mesmo apresentam data mínima para efetuar o pagamento das despesas. Enquanto uma seguradora se responsabiliza por reembolsar tudo em até 30 dias, no caso de uma cooperativa pode ser que você tenha que esperar ainda mais tempo, chegando, inclusive, a não receber a indenização, em muitos casos.

Em defesa das associações, existem alguns argumentos. Assim como apresenta o site O Melhor Trato (2020, p.1)

Fazer a proteção veicular para o seu carro vai depender do que você estiver procurando. Você poderá economizar mais do que com um seguro, apesar de saber que a situação não será totalmente regular e que há riscos de a cooperativa não poder indenizar caso ocorra algum acidente ou outro sinistro. O mais importante nesses casos é se informar bem sobre a cooperativa antes de contratar, pesquisar há quanto tempo ela existe e as avaliações e comentários de cooperados. Tendo visto esses aspectos, a proteção veicular valerá a pena pois: Permite economizar muito no preço do seguro, chegando a custar menos da metade do que nas seguradoras em alguns casos; a contratação é mais rápida e simples, pois não exige a análise de perfil; não é burocrático ter acesso à cooperativa.

Nos tribunais ainda não há consenso sobre a legalidade ou ilegalidade das associações de proteção veiculares. Em um julgado, o TRF1 entendeu pela legalidade, como segue

CIVIL, ADMINISTRATIVO E CONSTITUCIONAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. CONTRATO DE SEGURO. NECESSIDADE DE AUTORIZAÇÃO. SUSEP. ILEGITIMIDADE PARCIAL. PRIMAZIA DO JULGAMENTO DO MÉRITO. ART. 488 DO CPC. ATIVIDADE DE ASSOCIAÇÃO QUE SE CARACTERIZA COMO SECURITÁRIA. ILEGALIDADE. VIOLAÇÃO AOS ARTIGOS 757, DO CÓDIGO CIVIL, E 24, 74 E 78 DO DECRETO-LEI Nº 73/66. “SEGURO MÚTUO”. NÃO CARACTERIZADO. INDENIZAÇÃO POR DANO DIFUSO. NÃO COMPROVAÇÃO. SENTENÇA PARCIALMENTE REFORMADA. 1. Embora se vislumbre parcial ilegitimidade da SUSEP, porquanto a autarquia não tem por prerrogativa a defesa dos direitos do consumidor, analisa-se o mérito da discussão quanto ao pedido de indenização por danos difusos aos direitos do consumidor, por força do princípio da primazia do julgamento do mérito da ação, nos termos disciplinados pelo art. 488 do Código de Processo Civil. [...] 9. Embora se reconheça a relevância de cumprimento das exigências que a atividade securitária requer, em proveito do próprio consumidor, não se afigura razoável e proporcional a condenação na indenização por danos ao consumidor, em especial pela dúvida que a legislação proporcionou quanto à legalidade da atividade, com respaldo em precedentes deste Tribunal, os quais reconheceram lícita a atuação de associações em casos similares. Precedentes deste Tribunal. 10. Dar parcial provimento à

apelação da Associação de Proteção Veicular. APROTEVE e demais requeridos. Sentença parcialmente reformada, apenas para afastar a condenação em indenização por danos ao consumidor, mantida, quanto ao mais, a sentença de procedência dos pedidos do juízo a quo (GOIÁS, TRF 1, 2019).

Mas esse não é o entendimento do TRF4, que afirma ser uma operação irregular de contrato de seguro

ADMINISTRATIVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ASSOCIAÇÃO PRIVADA. OPERAÇÃO IRREGULAR DE CONTRATO DE SEGURO. AUSÊNCIA DE AUTORIZAÇÃO DA SUSEP. MERA APARÊNCIA DE RELAÇÃO ASSOCIATIVA COM OS ASSOCIADOS. PERIGO NA DEMORA ANTE A CONTINUIDADE NO APROFUNDAMENTO DAS LESÕES À ECONOMIA POPULAR. PROPORCIONALIDADE DAS MEDIDAS ANTE A SITUAÇÃO CONCRETA. I - Os elementos essenciais do contrato de seguro de veículos estão presentes no modo pelo qual a associação ré atua, embora se utilize de nomenclaturas diversas daquelas normalmente veiculadas nesse tipo de contrato. II - O tipo de contratação oferecida pela agravada reúne, em um juízo sumário, características típicas do contrato de seguro, dentre elas: A incerteza do pagamento da indenização, que depende da existência de prejuízo em virtude da ocorrência do sinistro no período de vigência do contrato, e o mutualismo, diante do qual a contribuição de várias pessoas formam um fundo comum que suportará o pagamento dos danos para aqueles que o sofrem. III - As atividades realizadas pela empresa correspondem àquelas desempenhadas pelas entidades seguradoras, as quais devem ser constituídas na forma de sociedade anônima e exigem prévia autorização da SUSEP para o seu funcionamento, sob pena de ilegalidade. Agravo de instrumento a que se dá parcial provimento. (RIO GRANDE DO SUL, TRF 4, 2019).

E a notícia mais recente encontrada no mercado, é que o governo do Estado de Goiás sancionou a Lei 20.894, de 29 de outubro de 2020, legalizando as associações de socorro mútuo. Abrindo assim, precedente para outros estados facilitarem também a operação, tornando ainda mais urgente que tramite com mais fluidez o Projeto de Lei já em andamento no Congresso Nacional e coloque um fim a essa insegurança jurídica (GOIÁS, 2020).

Em relação à lei sancionada pelo governo do estado de Goiás, já existe uma grande movimentação questionando a sua legalidade. O site CQCS (2020, p.1) repercute

O Sincor São Paulo realizou ontem, 11 de novembro, um Fórum com a imprensa especializada. Alexandre Camillo, presidente da entidade, e Armando Vergílio, presidente da Fenacor, conversaram com os jornalistas sobre assuntos pertinentes ao setor. Na oportunidade, tratou-se sobre a lei 20.894/20, sancionada pelo governador Ronaldo Caiado, e que regulamenta associações de proteção veicular no estado de Goiás. Vergílio classificou a decisão de “absurda”. “Um projeto apresentado na calada da noite quando muitos deputados estão em campanha pela eleição municipal. Nosso receio é que esse movimento aconteça em outras assembleias legislativas”, disse. O presidente também pontuou que a lei é inconstitucional já que apenas o congresso nacional pode cuidar dessa matéria que é tema federal. Ele

explicou também que a Fenacor já tem uma estratégia jurídica montada com apoio da CNseg para enfrentar a situação. Segundo ele, há pessoas poderosas por trás das empresas de proteção veicular, por isso, a entidade decidiu enfrentar o assunto na justiça. “Temos decisões judiciais importantes, por exemplo, no Tribunal Federal do Distrito Federal que vai servir de jurisprudência para decisão de outros tribunais”, pontuou. Armando afirmou que o deputado federal e presidente do Sincor-GO, Lucas Vergílio, foi acionado oito vezes na justiça pelas empresas de proteção veicular. “Eles perderam cinco ações. Já viram que no caminho do judiciário a coisa está ruim para eles e é o caminho que decidimos seguir”, disse. Ele explicou que as entidades – Sincor’s e a Fenacor – decidiram fazer denúncias no Ministério Público Federal. “Em São Paulo, estivemos com o presidente da Assembleia Legislativa e do Procon, além de denúncias ao MP”, disse.

Em sentido contrário, caminha o mercado segurador tradicional, onde o CNSP (Conselho Nacional de Seguros Privados) editou em 30 de outubro de 2020, novas regras de sanções para o mercado.

#### Resolução CNSP nº 393, de 30 de outubro de 2020

Dispõe sobre sanções administrativas no âmbito das atividades de seguro, cosseguro, resseguro, retrocessão, capitalização, previdência complementar aberta, de intermediação e auditoria independente: disciplina o inquérito administrativo, o termo de compromisso de ajustamento de conduta e o processo administrativo sancionador, no âmbito da Superintendência de Seguros Privados – Susep das entidades autorreguladoras do mercado de corretagem e dá outras providências.

A resolução está disposta em 169 artigos, regrido ainda mais o já altamente regulado mercado de seguros. Prevê vários tipos de sanções que podem ser impostas àqueles que operam no mercado segurador, desde uma simples advertência, passando por pesadas multas, suspensão por até 180 dias e, chegando ao cancelamento do registro na Susep. Para novo registro, somente após 5 anos contados da data de cancelamento do antigo (CNSP, 2020).

O fato é que o atual legislador tem um forte viés de desburocratização e pretende facilitar o acesso ao seguro para uma fatia maior da população. Ou seja, pretende popularizar o seguro, tanto que no corrente ano, já tomou a equivocada decisão de desregular a corretagem de seguros, mas logo em seguida voltou atrás.

Há que se analisar também que, a proliferação desenfreada e sem regulamentação das associações, poderá trazer graves consequências, como a concorrência entre elas próprias. O que pode ocasionar na falência de muitas delas, causando um problema social. Por outro lado, pode ocorrer a queda de faturamento das companhias seguradoras, que contribuem com

o financiamento do Governo Federal, aplicando suas reservas em seus títulos e o pagamento de pesados impostos.

Aparentemente, o imbróglio está longe do fim. Como a legislação brasileira é reativa e não preventiva, talvez seja necessário que aconteça um fato com grandes proporções e comoção social, para que definitivamente se regule o mercado. Mas para as associações, a regulamentação da forma como está proposta na PLP 520/2018 não é interessante pois, passam a sofrer forte fiscalização pela Susep, necessitam de reserva técnica para a abertura e manutenção do negócio e, a incidência de impostos que hoje não lhes incidem.

Não há retorno. Os diversos órgãos do mercado segurador tradicional, regulado pela Susep, demorou em tomar providências para barrar as associações. Ou, talvez não quiseram acreditar no seu potencial, imaginado que iriam atingir somente o mercado ignorado pelas companhias seguradoras. Hoje, a luta maior já é para que se regulamente o negócio, de forma que se equiparem as condições, pois de fato, a concorrência é desleal, a iniciar pela implantação do negócio e a terminar com o recolhimento de impostos.

Desta maneira, caso seja necessário, ou haja o simples interesse ou desejo de contratar um serviço para segurar um carro, moto ou caminhão, é fundamental se informar. Conhecer as empresas que oferecem seguros ou proteção; entender como funcionam; saber de forma clara, direitos e deveres, de quem está contratando.

## 6 CONCLUSÃO

A primícia fundamental deste estudo é: seguro e proteção veicular são produtos muito similares, mas vendidos e ofertados por empresas de naturezas diferentes. Sabedor disso, pode-se compreender muitos fatos sobre as diferenças básicas entre seguradoras e associações de proteção veiculares.

Após pesquisas aprofundadas para entender a temática da legalidade ou ilegalidade das associações de proteção veiculares, fica clara a seguinte situação: A proteção veicular não é regulamentada. Ou seja, não existem garantias legais para o associado. As “garantias”, são apenas “rateio”. Existe taxa de adesão, mensalidade para despesas e não se sabe para onde vão as sobras.

Neste sentido, o imbróglio entre seguradoras e associações de proteção veiculares está longe de ser finalizado. Nem sequer existe esperança, de a curto prazo, haver convivência pacífica entre as partes. Em contrapartida, deve-se pensar em alternativas para resolver as demandas atuais e modernas dos proprietários de veículos. Afinal, as necessidades apresentadas hoje são totalmente diferentes de quando surgiu o primeiro seguro e, a tomar o exemplo de outros ramos de negócios como os táxis, que hoje enfrentam a concorrência do transporte por aplicativo, é preciso modernizar-se e adaptar-se às mudanças.

O mercado deve ser dinâmico e democrático. Deve haver sim, uma forma de regulamentar as associações. As seguradoras não devem exercer “monopólios”, a menos que se popularize o seguro, tornando-o menos dispendioso e, dando acesso àqueles que hoje estão desassistidos. Contudo, não é justo que sofram a concorrência desleal das associações, pois as companhias seguradoras têm um papel importante na economia nacional.

O fato é que as associações comercializam um “seguro camuflado” chamado de proteção e, se proliferam de forma impressionante devido a facilidade da abertura do negócio, sem qualquer fiscalização, oportunizando aos aventureiros enriquecer às custas de terceiros. Mas, se porventura não der certo, ou se a administração for fraudulenta, o prejuízo é rateado por quem pensou ter encontrado uma alternativa mais barata de proteger seu patrimônio. Cabe aqui lembrar que está previsto no Código Civil que as associações não podem ter fins econômicos; mas além de serem altamente lucrativas, elas têm proprietários.

Respondendo à questão inicial da pesquisa sobre a “(I)Legalidade das Associações de Proteção Veiculares”, conclui-se que pelas brechas da lei, não é de todo ilegal,

mas é no mínimo imoral, pois se abre uma associação, mas no fundo, é uma atividade empresarial. Percebe-se no estudo realizado, que a parte da jurisprudência e doutrina que entende pela legalidade, julga apenas pelos aspectos legais e formais de qualquer associação, mas não vai a fundo nas questões obscuras como a confusão com a atividade empresarial, propriedade e lucro, dentre outros aspectos, até de cunho penal.

A falta de uma legislação específica permite que as associações de proteção veiculares operem às margens da legalidade. Isso só beneficia aquelas com más intenções e, acabam por denegrir a imagem daquelas que realmente buscam a solução que o mercado de seguros precisa.

A regulamentação deve ser uma das alternativas para se chegar a uma definição mais pluralizada e coletiva. Não se pretende com este trabalho finalizar as discussões. Mas sim, apresentou-se conceitos, histórias, argumentos, questões jurídicas, para que inicie uma tratativa para manter a ordem das partes envolvidas. Além de garantir em qualquer situação legalidade e o regramento jurídico.

Diante de todo o exposto no presente trabalho, a contratação de seguro através de seguradoras especializadas e regulamentadas, frente a insegurança de uma associação, ainda é a melhor opção, por ser mais “seguro”.

## REFERÊNCIAS

APÓLICE, Revista. **A história do seguro**. Disponível em: <<https://www.revistaapolice.com.br/2018/10/a-historia-do-seguro/>>. Acesso em: 16 set. 2020.

\_\_\_\_\_. **Proteção veicular causa prejuízos ao consumidor**. Disponível em: <<https://www.revistaapolice.com.br/2018/04/protecao-veicular-causa-prejuizos-ao-consumidor/>>. Acesso em: 22 jun. 2020.

AUTO VISA RIO. **Associação veicular é legal?**. Disponível em: <<https://autovisario.org.br/associacao-veicular-e-legal/>>. Acesso em: 18 out. 2020.

AZEVEDO, Fábio de Oliveira. **Direito civil: introdução e teoria geral**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

BARBOSA, Francisco Anthero Soares. **Seguro: Uma história de 33 séculos**. Disponível em: <<http://www.bescor.sc.gov.br/wp-content/arquivos/arquivos-uteis/A%20Hist%F3ria%20do%20Seguro.pdf>>. Acesso em: 21 set. 2020.

BORGES, Gabriel Martins Teixeira Borges. **Associação de socorro mútuo: um estudo no atual cenário brasileiro**. Conteúdo jurídico, 2017. Disponível em: <<http://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/49553/associacao-de-socorro-mutuo-um-estudo-no-atual-cenario-brasileiro>>. Acesso em: 10 nov. 2020.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de lei n. 10329/2018**. Dispõe sobre requisitos para uma associação civil realizar rateio de despesas ocorridas exclusivamente entre seus associados. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2177145>>. Acesso em: 21 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Projeto de lei n. 4844/2012**. Altera o art. 53 do Código Civil para permitir aos transportadores de pessoas ou cargas organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=563200>>. Acesso em: 21 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Projeto de lei n. 5523/2016**. Altera o artigo 53 da lei 10.406/2002, Código Civil, para permitir que proprietários ou possuidores de bens móveis e imóveis possam organizar-se em associações para proteção patrimonial mútua. Disponível em: <[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1465685&filenome=PL+5523/2016](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1465685&filenome=PL+5523/2016)>. Acesso em: 21 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Projeto de lei n. 5571/2016**. Dispõe sobre o socorro mútuo e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1467927&filenome=PL+5571/2016](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1467927&filenome=PL+5571/2016)>.

me=PL+5571/2016>. Acesso em: 21 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Lei Complementar n. 520 de 08 de junho de 2018.** Dispõe sobre socorro mútuo e dá outras providências. Disponível em:

<<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2178409>>.

Acesso em: 21 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Senado Federal. Projeto de Lei n. 356/2012.** Altera o Código Civil para permitir às associações e cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas criarem fundo de reserva próprio para prevenção e reparação de danos aos seus veículos em razão de infortúnios.

Disponível em:

<<https://legis.senado.leg.br/sdleggetter/documento?dm=4218459&disposition=inline>>.

Acesso em: 21 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei n. 73, de 21 de novembro de 1966.** Dispõe sobre o sistema nacional de seguros privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVil\\_03/Decreto-Lei/Del0073.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/Decreto-Lei/Del0073.htm)>. Acesso

em: 21 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Decreto Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940.** Código Penal. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm)>. Acesso em: 17 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 4.594, de 24 de dezembro de 1964.** Regulamenta a profissão de corretor de seguros. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 29 dez. 1964. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l4594.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4594.htm)>. Acesso em: 18 out. 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 10.406, 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)>. Acesso em: 22 jun. 2020.

CJF. CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL. Enunciado 23. Ministro Ruy Rosado de Aguiar. Brasília, DF, 2020.

CNESEG. **Sistema de quantificação de fraude.** Disponível em:

<<https://cnseg.org.br/publicacoes/sistema-de-quantificacao-da-fraude.html#:~:text=Os%20resultados%20consolidados%20do%201%C2%BA,valor%20total%20dos%20Sinistros%20Ocorridos>>. Acesso em: 18 out. 2020.

CQCS. **Associação de Proteção Veicular: Presidente da Fenacor classifica decisão da lei 20.894/20 como "absurda".** Disponível em: <[https://www.cqcs.com.br/noticia/associacao-de-protecao-veicular-presidente-da-fenacor-classifica-decisao-da-lei-20-894-20-como-absurda/?utm\\_source=news-12-11-20&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=cqcs](https://www.cqcs.com.br/noticia/associacao-de-protecao-veicular-presidente-da-fenacor-classifica-decisao-da-lei-20-894-20-como-absurda/?utm_source=news-12-11-20&utm_medium=email&utm_campaign=cqcs)>. Acesso em: 12 nov. 2020.

DINIZ, Maria Helena, **Direito Civil Brasileiro**; Teoria das obrigações contratuais e extracontratuais. 3.vol.17 ed.- São Paulo: Saraiva. 2002.

DONIZETTI, Elpídio; QUINTELLA, Felipe. **Curso didático de direito civil**. 7. ed. São Paulo: Atlas Ltda, 2018.

E-GOV. **A análise da (i)legalidade de constituição de associações de proteção de veículos no sistema jurídico brasileiro**. Disponível em:

<<https://egov.ufsc.br/portal/conteudo/an%C3%A1lise-da-ilegalidade-de-constitu%C3%A7%C3%A3o-de-associa%C3%A7%C3%B5es-de-prote%C3%A7%C3%A3o-de-ve%C3%Adculos-no-sistema>>. Acesso em: 21 jun 2020.

ELAINA, Jeniffer. **7 fraudes do seguro de carro que parecem loucuras (mas existem)**. Disponível em: <<https://www.smartia.com.br/blog/fraudes-do-seguro-de-carro/>>. Acesso em: 07 nov. 2020.

FENACOR. Corretor ainda não pode comercializar proteção veicular. Disponível em: <<https://www.fenacor.org.br/noticias/corretor-ainda-nao-pode-comercializar-proteca>>. Acesso em: 18 out. 2020.

FINANCEONE. **História do seguro: saiba como ele surgiu no Brasil**. Disponível em: <<https://financeone.com.br/historia-do-seguro-no-brasil/>>. Acesso em: 16 set. 2020.

FONTENELLES, Mauro José; SIMÕES, Marilda Garcia; FARIAS, Samantha Hasegawa. **Metodologia da pesquisa científica**: Diretrizes para a elaboração de um protocolo de pesquisa. Disponível em: <[https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/150/o/Anexo\\_C\\_8\\_NONAME.pdf](https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/150/o/Anexo_C_8_NONAME.pdf)>. Pará, 2009. Acesso em: 15 jun. 2020.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Manual de direito civil**. Vol. Único, São Paulo: Saraiva, 2017.

GOIÁS. **Lei 20.894, de 29 de outubro de 2020**. Dispõe sobre normas protetivas aos consumidores filiados às Associações de Socorro Mútuo no Estado de Goiás. Disponível em: <[https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa\\_legislacao/103557/lei-20894](https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/103557/lei-20894)>. Acesso em: 15 jun. 2020.

GOIÁS. Tribunal Regional da 1ª Região. **Processo n. 0001266-36.2015.4.01.3814**. Relator: Renata Mesquita Ribeiro Quadros. Brasília, DF, 19 de agosto de 2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/155914571/processo-n-0001266-3620154013814-do-trf-1>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

HAYASHI, Camila. **Classificações contratuais**. Disponível em: <<https://camilahayashi.jusbrasil.com.br/artigos/148612641/classificacoes-contratuais>>. Acesso em: 18 out. 2020.

JORNAL CONTABIL. **Cooperativas que vendem seguros**: Conheça os riscos em contratar para seu veículo. Disponível em: <<https://www.jornalcontabil.com.br/cooperativas-que-vendem-seguros-conheca-os-riscos-ao-contratar-para-seu-veiculo/>>. Acesso em: 26 jun. 2020.

JORNADA DIREITO CIVIL. III Jornada de Direito Civil. Enunciado 185. Disponível em: <<https://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/347>>. Acesso em: 10 nov. 20.

MARANHÃO Fabiana. Com estiagem, mais de 80 carros são retirados do fundo de represas em SP... - Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/03/02/com-estiagem-mais-de-80-carros-sao-retirados-do-fundo-de-represas-em-sp.htm?cmpid=copiaecola>>. UOL. Acesso em: 18 out. 2020.

MARTINS, Guilherme Nunes et al. ESTIMAÇÃO DO RISCO MORAL NO MERCADO DE SEGUROS DE AUTOMÓVEIS DO ESTADO DE PERNAMBUCO. **Revista Economia e Desenvolvimento**, v. 20, p. 64-89, 2008.

MENDONÇA, Antonio Penteadó. **Como se abre uma seguradora**. Disponível em: <<https://www.editoraroncarati.com.br/v2/Artigos-e-Noticias/Artigos-e-Noticias/Como-se-abre-uma-seguradora.html>>. Acesso em: 18 out. 2020.

MINUTO SEGUROS. **O que influencia no valor do seguro auto?** 2019. Disponível em: <<https://www.minutoseguros.com.br/blog/o-que-influencia-no-valor-do-seguro-auto/>>. Acesso em: 25 nov. 2020.

MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de direito civil, 5: direito das obrigações, 2ª parte**. São Paulo: Saraiva, 2013.

MORETTI, Luciana Biembengut; SILVA, Sirvaldo Saturnino. **Do contrato de seguro no direito brasileiro e a interpretação de suas cláusulas limitativas em face ao Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/638/do-contrato-de-seguro-no-direito-brasileiro-e-a-interpretacao-de-suas-clausulas-limitativas-em-face-ao-codigo-de-defesa-do-consumidor>>. Acesso em 18 out. 2020.

MOURA, Guilherme. **A importância de estar com o perfil correto e o que deixa mais caro ou mais barato o seguro**. 2018. Disponível em: <<https://gsegcorretora.com.br/2018/04/27/a-importancia-do-perfil-correto/>>. Acesso em: 25 nov. 2020.

NADER, Paulo. **Introdução ao Estudo do Direito**. 32. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

O MELHOR TRATO. **Cooperativas de proteção veicular: Como funcionam?** Disponível em: <<https://www.omelhorrato.com/seguros/seguro-de-automovel-de-cooperativas>>. Acesso em: 22 jun. 2020.

ONE, Finance. **História do seguro: saiba como ele surgiu no Brasil**. Disponível em: <<https://financeone.com.br/historia-do-seguro-no-brasil/>>. Acesso em: 13 set. 2020.

PLP 520/18. **Dispõe sobre socorro mútuo e dá outras providências**. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2178409>>. Acesso em: 06 nov. 2020.

PORTAL R7. **Polícia investiga lavagem de dinheiro em empresas da Grande BH.** Disponível em: <<https://noticias.r7.com/minas-gerais/balanco-geral-mg/videos/policia-investiga-lavagem-de-dinheiro-em-empresas-da-grande-bh-29102020>>. Acesso em: 07 nov. 2020.

PROJETO ACADÊMICO. **O que é delineamento de pesquisa?** Disponível em: <<https://projetoacademico.com.br/delineamento-de-pesquisa/>>. 2018. Acesso em: 15 jun. 2020.

PROSUL. **Estatuto social.** Disponível em: <<https://www.prosul.net.br/wp-content/uploads/2019/09/Estatuto-Social-Digital-PROSUL.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional da 4ª Região. **Agravo de Instrumento n. 5019991-58.2019.4.04.0000.** Relator: Sérgio Renato Tejada Garcia. Porto Alegre, RS, 23 de setembro de 2019. Disponível em: <<https://trf-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/709321364/agravo-de-instrumento-ag-50199915820194040000-5019991-5820194040000/inteiro-teor-709321453>>. Acesso em: 07 nov. 2020.

ROSSI, Luiza Martinelli. **Por que seguro de carro é mais barato para mulher?** Disponível em: <<https://www.icarros.com.br/noticias/geral/por-que-seguro-de-carro-e-mais-barato-para-mulher-/28352.html>>. 2020. Acesso em: 12 nov. 2020.

SANCHES, Natalia Velasques. **Advogada comenta a cobertura por dano moral em seguro de carro.** Disponível em: <<https://migalhas.uol.com.br/quentes/123581/advogada-comenta-a-cobertura-por-dano-moral-em-seguro-de-carro>>. Acesso em: 07 nov. 2020.

SANTA CATARINA. Tribunal de Justiça. **Agravo de Instrumento n. 4004249-87.2017.8.24.0000.** Relator: Luiz Felipe Schuch. Chapecó, SC, 11 de dezembro de 2017. Câmara Regional Especial de Chapecó. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2020-jan-18/leticia-franca-danos-pessoais-corporais-morais-seguros>>. Acesso em: 07 nov. 2020.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça. **Apelação Cível n. 0040999-86.2010.8.24.0038.** Relator: Desembargador Álvaro Luiz Pereira de Andrade. Florianópolis, SC, 06 de fevereiro de 2020. Disponível em: <<http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/buscaForm.do>>. Acesso em: 18 out. 2020.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça. **Apelação Cível n. 0301635-20.2016.8.24.0052.** Relator: Desembargador Álvaro Luiz Pereira de Andrade. Florianópolis, SC, 13 de agosto de 2020. Disponível em: <[http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/buscaForm.do#resultado\\_ancora](http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/buscaForm.do#resultado_ancora)>. Acesso em: 18 out. 2020.

SANTOS, Ricardo Simões Xavier dos; VIDA, Saulo Sérgio Santana. **A análise da (i)legalidade de constituição de associações de proteção de veículos no sistema jurídico brasileiro.** Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/72279/a-analise-da-i-legalidade-de>>

constituicao-de-associacoes-de-protecao-de-veiculos-no-sistema-juridico-brasileiro>. Acesso em: 18 out. 2020.

SCHWEIKART, Larissa. **Contrato de Seguro**. Disponível em:

<<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/9321/Contrato-de-seguro>>. Acesso em: 25 out. 2020.

SEBRAE. **Tudo o que você precisa saber para criar uma associação de sucesso**.

Disponível em: <<https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/roteiro-para-criar-uma-associacao,54fe438af1c92410VgnVCM100000b272010aRCRD>>. Acesso em: 12 out. 2020.

SEGURO. **Tudo sobre. A história do seguro**. Disponível em:

<<https://www.tudosobreseguros.org.br/a-historia-do-seguro/#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20do%20seguro%20remonta,do%20Oriente%20para%20comercializar%20camelos.&text=A%20forma%20de%20seguro%20%C3%A9,a%20emiss%C3%A3o%20da%20primeira%20ap%C3%B3lice>>. Acesso em: 18 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. **O que é seguro**. Disponível em: <<https://www.tudosobreseguros.org.br/informacoes-basicas-7>>. Acesso em: 02 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. **Fraudes em seguros**. Disponível em:

<<https://www.tudosobreseguros.org.br/fraudes-em-seguros/>>. Acesso em: 11 nov. 2020.

SENADO FEDERAL. **Perdem a validade nesta terça-feira duas MPs sobre o Contrato Verde e Amarelo**. Disponível em:

<<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/08/18/perdem-a-validade-nesta-terca-feira-duas-mps-sobre-o-contrato-verde-e-amarelo#:~:text=Perde%20a%20validade%20nesta%20ter%C3%A7a,entre%2018%20e%2029%20anos>>. Acesso em: 12 out. 2020.

SOARES, Paulo Brasil Dill. **Princípios Básicos de Defesa do Consumidor**: Institutos de Proteção ao Hipossuficiente. Leme/SP: LED, 2001, p. 219-220.

SOUZA, Maria Luciana Pereira de. **O princípio da boa-fé nos contratos de seguros**.

Disponível em: <<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/4988/O-principio-da-boa-fenos-contratos-de-seguro#:~:text=A%20boa%20de%20f%C3%A9%20%C3%A9%20o%20recebimento%20dos>>. Acesso em: 08 jun. 2020.

SISTEMA SUL. **COMO DETERMINAR O PRINCIPAL CONDUTOR NO SEGURO DE AUTOMÓVEL?** 2020. Disponível em:

<<https://www.sistemasulseguros.com.br/blog/como-determinar-o-principal-condutor-no-seguro-de-automovel/#:~:text=O%20principal%20condutor%20deve%20ser,como%20numa%20fam%C3%ADlia%2C%20por%20exemplo>>. Acesso em: 25 nov. 2020.

SUSEP. **Associações e Cooperativas: Isso é seguro?** Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menu/informacoes-ao-publico/orientacao-ao-consumidor/associacoes-e-cooperativas-isso-e-seguro>>. Acesso em: 21 jun. 2020.

TARTUCE, Flávio. **Direito civil: Lei de introdução e parte geral**. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

TAVARES, André Ramos. **Curso de direito constitucional**. 15. ed. ver. e atual. São Paulo: Saraiva, 2017.

VELLASCO, Graziela. **Seguro auto: inversão de responsabilidade caracteriza fraude contra seguradoras**. 2018. Disponível em: <<https://www.portaldotransito.com.br/noticias/seguro-auto-inversao-de-responsabilidade-caracteriza-fraude-contras-seguradoras-2/>>. Acesso em: 25 nov. 2020.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Contratos em espécie**. 13. ed. São Paulo: Atlas S.A., 2013. 3 v.

WILTGEN, Julia. **9 fatores que influenciam o preço do seguro auto**. 2017. Disponível em: <<https://genialseguros.com.br/artigo/9-fatores-que-influenciam-o-preco-do-seguro-auto>>. Acesso em: 25 nov. 2020.