

**IESLA – INSTITUTO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR LATINO-AMERICANO**

**GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DO CURSO - TCC**

**GLAYDSON HENRIQUE DO ESPIRITO SANTO GONÇALVES**

**SEGURO DE AUTOMÓVEL COMO INSTRUMENTO DE GESTÃO DE RISCO**

**BELO HORIZONTE – MINAS GERAIS**

**2025**

**IESLA – INSTITUTO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR LATINO-AMERICANO**

**GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DO CURSO - TCC**

**SEGURO DE AUTOMÓVEL COMO INSTRUMENTO DE GESTÃO DE RISCO**

**Trabalho de conclusão de curso apresentado à  
Faculdade de Direito IESLA, como requisito parcial para  
obtenção do Título de Bacharel em Direito**

**Orientador: Professor Dr. André Luiz Chaves Gaspar de  
M. Faria**

**Orientando: Glaydson Henrique do Espírito Santo  
Gonçalves**

**BELO HORIZONTE – MINAS GERAIS**

**2025**

## SUMÁRIO

<b>RESUMO.....</b>	<b>p. 05</b>
<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>p. 06</b>
<b>2 METODOLOGIA.....</b>	<b>p. 07</b>
<b>3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: RISCO, MUTUALISMO E A ESTRUTURA DO SEGURO.....</b>	<b>p. 09</b>
3.1 A Teoria do Risco como Objeto do Seguro.....	p. 09
3.2 O Seguro como Mecanismo de Mutualismo.....	p. 09
3.3 O Contrato de Seguro no Ordenamento Jurídico Brasileiro.....	p. 10
3.4 A Função Social do Contrato de Seguro e a Mitigação de Custos....	p. 11
<b>4 O MERCADO DE SEGURO DE AUTOMÓVEL NO BRASIL.....</b>	<b>p. 11</b>
4.1 A Regulação do Mercado: O Papel da SUSEP.....	p. 11
4.2 Estrutura e Composição do Seguro Auto (As Coberturas).....	p. 12
4.2.1 Cobertura de Casco (Danos ao Veículo Próprio).....	p. 12
4.2.2 Cobertura de Responsabilidade Civil Facultativa (RCF-V).....	p. 12
4.2.3 Coberturas Adicionais (APP e Assistência).....	p. 13
4.3 O Vácuo Protetivo: A Extinção do DPVAT/SPVAT.....	p. 13
4.4 Panorama do Mercado: O "Gap" de Proteção.....	p. 14
<b>5 ANÁLISE DOS CUSTOS, DANOS E O PAPEL DO SEGURO NO CONTEXTO BRASILEIRO.....</b>	<b>p. 14</b>
5.1 O Dimensionamento do Problema: Os Custos Econômicos e Sociais dos Acidentes.....	p. 15
5.2 O "Gap" de Proteção e a Sobrecarga Social.....	p. 15
5.3 A Cobertura RCF-V como Instrumento de Garantia da Reparação do Dano.....	p. 16
5.4 O Vácuo Protetivo Pós-DPVAT e a Potencialização do Risco.....	p. 16

<b>6 CONCLUSÃO.....</b>	<b>p. 17</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>p. 19</b>

**Resumo:**

O presente trabalho analisa o seguro de automóvel como instrumento de gestão de risco e mitigação de custos socioeconômicos no Brasil. A pesquisa, de natureza descritiva e explanatória com abordagem mista (qualitativo-quantitativa), baseou-se em pesquisa bibliográfica (CONTADOR, 2023; GONÇALVES, 2022) e análise documental de dados estatísticos (SUSEP; SENATRAN) e relatórios técnicos (IPEA; CARVALHO, 2020). Os resultados demonstram que, apesar da relevância teórica do seguro como mecanismo de mutualismo e sua função social de reparação de danos (GONÇALVES, 2022), sua aplicação prática é limitada. Constatou-se que os acidentes de trânsito geram custos sociais bilionários (IPEA, 2020), caracterizando uma externalidade negativa. Contudo, dados da SENATRAN e Fenacor indicam um "gap" de proteção, onde mais de 70% da frota nacional (superior a 123 milhões de veículos) não possui seguro facultativo (RCF-V). Conclui-se que a baixa adesão, criticamente agravada pela recente extinção do seguro obrigatório DPVAT/SPVAT (Lei Complementar 211/24), impede que o seguro cumpra sua função social de forma ampla, transferindo o ônus financeiro dos sinistros para as vítimas, os causadores insolventes e, em última instância, para o Estado, através da sobrecarga nos sistemas públicos de saúde e previdência.

**Palavras-chave:** Seguro de Automóvel. Gestão de Risco. Custos de Acidentes. Função Social do Seguro. DPVAT.

## 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo central analisar o seguro de automóvel como um instrumento fundamental de gestão de risco e estabilidade socioeconômica no Brasil. O propósito deste estudo é investigar, de forma objetiva e estruturada, a arquitetura deste mecanismo de proteção e sua eficácia na mitigação das externalidades negativas associadas ao transporte rodoviário.

A relevância do seguro automotivo transcende a simples proteção patrimonial individual. Ele opera como um mecanismo de mutualismo, onde o risco de um evento adverso (acidente, roubo ou furto) é pulverizado por uma coletividade, garantindo que o impacto financeiro de um sinistro não resulte na insolvência do indivíduo ou na incapacidade de reparação a terceiros. Em uma sociedade motorizada, onde o automóvel é frequentemente um ativo de alto valor e uma ferramenta de trabalho, a ausência de tal proteção expõe o cidadão a uma volatilidade financeira significativa.

No contexto brasileiro, o tema assume contornos de urgência e complexidade. O Brasil figura entre os países com os mais elevados índices de acidentes de trânsito em escala global, apresentando uma alarmante taxa de mortalidade e morbidade viária. Esta realidade, associada a uma frota veicular que ultrapassa 50 milhões de unidades ativas, gera um custo social e econômico imenso, absorvido tanto pelo setor público (saúde e previdência) quanto pelo setor privado.

Adicionalmente, fatores endêmicos como os elevados índices de violência urbana, que se refletem diretamente nas estatísticas de roubo e furto de veículos, impõem um desafio atuarial específico ao mercado segurador nacional. A complexidade regulatória, a assimetria informacional entre seguradoras e consumidores e a crescente judicialização das relações de consumo formam o panorama no qual este estudo se insere.

A ligação intrínseca entre o seguro, a segurança no trânsito, os danos e os custos é o eixo central desta pesquisa. O seguro não atua apenas de forma reativa — como mecanismo de dissipação de custos após a ocorrência do dano (seja ele material, corporal ou moral). Ele possui um papel proativo, ainda que indireto, na modulação da segurança viária.

Primeiramente, através da precificação atuarial (a definição do prêmio), o mercado segurador incentiva comportamentos menos arriscados e penaliza fatores de risco (como histórico de infrações ou escolha de veículos considerados menos seguros). Em segundo lugar, os dados agregados coletados pelas seguradoras sobre a natureza, frequência e localização dos sinistros representam um acervo informacional de valor inestimável para a formulação de políticas públicas de engenharia de tráfego e fiscalização, visando a redução de acidentes.

Deste modo, o propósito finalístico deste estudo é dissecar como a estrutura do seguro de automóvel no Brasil responde aos desafios impostos pela alta sinistralidade, analisando sua eficácia como pilar de proteção individual e sua contribuição potencial (e real) para a absorção dos custos sociais e a promoção da segurança no trânsito.

## 2 METODOLOGIA

Para a consecução dos objetivos propostos, a presente pesquisa caracteriza-se, quanto aos seus fins, como **descritiva e explanatória**. É descritiva ao passo que busca detalhar o funcionamento do mercado de seguros de automóveis no Brasil, suas regulações e os principais produtos ofertados. É explanatória ao buscar identificar e analisar as correlações entre a penetração do seguro, os custos dos acidentes e os indicadores de segurança no trânsito (GIL, 2008).

Quanto à natureza da abordagem, optou-se por um **método misto (qualitativo-quantitativo)**. A abordagem qualitativa é indispensável para a interpretação do arcabouço normativo e da literatura especializada, enquanto a abordagem quantitativa permite a mensuração e análise de dados estatísticos que conferem materialidade ao problema de pesquisa.

Os procedimentos técnicos adotados como fontes de coleta de dados serão a **pesquisa bibliográfica** e a **análise documental**.

1. **Pesquisa Bibliográfica:** Será realizado um levantamento sistemático de artigos científicos (nas bases Scielo e Google Scholar), livros, teses e dissertações que versem sobre Teoria Geral do Risco, Direito Securitário, Economia do Seguro e Engenharia de Transportes com foco em

segurança viária. Esta etapa fundamentará a construção do referencial teórico do trabalho, utilizando autores canônicos na área, como Contador (2023) para a análise econômica e Gonçalves (2022) para a fundamentação jurídica do contrato de seguro.

2. **Análise Documental:** Esta etapa foca na coleta e análise de dados primários e secundários provenientes de fontes oficiais. O *corpus* documental será composto por:

- **Dados Estatísticos Públicos:** Coleta de séries históricas de sinistralidade (frequência e custo médio de acidentes, roubos e furtos), volume de prêmios (arrecadação) e frota segurada, disponibilizados pela **Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)** e pela Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg).
- **Indicadores de Segurança Viária:** Levantamento de dados sobre mortalidade e morbidade no trânsito, fornecidos pelo Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) do DATASUS e relatórios da Polícia Rodoviária Federal (PRF).
- **Relatórios Técnicos:** Análise de publicações de institutos de pesquisa, como os relatórios do **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)** sobre os custos dos acidentes de trânsito no Brasil (CARVALHO, 2020), que são cruciais para dimensionar o impacto econômico dos danos.
- **Arcabouço Legal e Regulatório:** Análise direta da legislação pertinente, notadamente o **Código Civil Brasileiro** (Lei nº 10.406/2002), em seu capítulo "Do Contrato de Seguro" (Art. 757 a 802), e as Circulares da SUSEP que regulamentam a operação dos seguros de automóvel.

A análise dos dados quantitativos será realizada por meio de estatística descritiva (médias, frequências e percentuais), e os dados qualitativos (leis e normas) serão interpretados pela técnica de análise de conteúdo, visando triangular as informações para responder ao problema de pesquisa.

### 3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: RISCO, MUTUALISMO E A ESTRUTURA DO SEGURO

#### 3.1 A Teoria do Risco como Objeto do Seguro

O conceito de seguro é indissociável da noção de risco. No contexto atuarial e econômico, o risco é definido como a incerteza mensurável quanto à ocorrência de um evento futuro, de natureza adversa, que gere um impacto financeiro negativo (CONTADOR, 2023). A Teoria do Risco distingue, fundamentalmente, o **risco puro** do **risco especulativo**.

O risco especulativo envolve a possibilidade de ganho ou perda (ex: um investimento no mercado de ações), não sendo, em regra, segurável. O seguro ocupa-se exclusivamente do **risco puro**, que envolve apenas a possibilidade de perda ou a manutenção do estado atual (ex: o risco de um acidente de trânsito, que só pode resultar em prejuízo ou na ausência dele).

O seguro de automóvel, objeto deste estudo, lida com um conjunto de riscos puros associados à propriedade e uso de um veículo: a colisão (dano parcial ou integral), o incêndio, o roubo, o furto e, crucialmente, a responsabilidade civil por danos causados a terceiros (GONÇALVES, 2022). O indivíduo, confrontado com a possibilidade de um prejuízo de alto impacto financeiro, busca no seguro um mecanismo de **transferência de risco**, pagando um valor (prêmio) para que uma entidade especializada (a seguradora) assuma a responsabilidade financeira caso o evento adverso (sinistro) se concretize.

#### 3.2 O Seguro como Mecanismo de Mutualismo

A viabilidade econômica da transferência de risco reside no princípio do **mutualismo**. Isoladamente, um indivíduo não poderia arcar com a perda total de seu veículo. Contudo, ao se unir a um grande grupo de indivíduos expostos a riscos similares, o custo provável das perdas de *alguns* pode ser rateado entre *todos* os membros do grupo.

A seguradora atua como a administradora desse fundo mútuo. Através da **Lei dos Grandes Números**, um pilar da ciência atuarial, a seguradora consegue prever, com razoável acurácia, a frequência e a severidade dos sinistros para um determinado universo de segurados.

Conforme Contador (2023), o prêmio de seguro cobrado de cada indivíduo é composto basicamente pelo **prêmio puro** (o valor estatisticamente necessário para cobrir a indenização média esperada) acrescido do **carregamento** (custos administrativos, comerciais, impostos e a margem de lucro da seguradora). O seguro é, portanto, a socialização do risco, transformando uma perda futura, incerta e potencialmente catastrófica, em um custo presente, certo e administrável (o prêmio).

### 3.3 O Contrato de Seguro no Ordenamento Jurídico Brasileiro

No Brasil, o contrato de seguro é rigorosamente regulamentado, sendo um contrato bilateral, oneroso, aleatório e de adesão. Sua estrutura basilar é definida pelo **Código Civil (Lei nº 10.406/2002)**, em seus artigos 757 a 802.

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

Desta definição, emergem os elementos essenciais:

- **Segurador:** A entidade legalmente autorizada (pela SUSEP) a assumir os riscos.
- **Segurado:** A pessoa (física ou jurídica) que tem o interesse legítimo na preservação do bem.
- **Prêmio:** A quantia paga pelo segurado para obter a garantia.
- **Sinistro:** A ocorrência do risco coberto (o acidente, o roubo).
- **Indenização:** O valor pago pelo segurador ao segurado (ou ao terceiro prejudicado) em caso de sinistro, limitado ao valor da apólice.

Um princípio cardeal que rege o contrato de seguro é o da **Má-Fé ( uberrima fides)**. O Art. 765 do Código Civil exige que as partes (segurado e segurador) guardem, na conclusão e na execução do contrato, a mais estrita boa-fé e veracidade. A violação deste princípio, como a omissão de informações relevantes pelo segurado na avaliação do risco (ex: informar que não utiliza o

carro para fins comerciais, quando na verdade o faz), pode levar à perda do direito à indenização (GONÇALVES, 2022).

### **3.4 A Função Social do Contrato de Seguro e a Mitigação de Custos**

A relevância do seguro de automóvel extrapola a relação contratual privada. Ele desempenha uma **função social** vital, alinhada ao princípio constitucional da solidariedade. Em uma sociedade com altos índices de acidentes como a brasileira, o seguro é o principal instrumento que garante a **reparação integral do dano** causado a terceiros.

Sem a cobertura de Responsabilidade Civil Facultativa (RCF-V), a vítima de um atropelamento ou de uma colisão causada por outrem dependeria da capacidade financeira do causador do dano para ser indenizada por suas perdas materiais, custos médicos ou lucros cessantes. Frequentemente, o patrimônio do indivíduo responsável é insuficiente para arcar com tais custos, resultando na "não indenização" da vítima e na perpetuação do prejuízo.

O seguro, ao garantir essa reparação, absorve custos que, de outra forma, recairiam sobre o indivíduo ou sobre o Estado (através do sistema público de saúde e previdência). Conforme dados do IPEA (2020), os custos dos acidentes de trânsito representam um percentual significativo do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. O seguro atua diretamente na mitigação desse impacto econômico, conferindo estabilidade e previsibilidade às relações sociais e econômicas.

## **4 O MERCADO DE SEGURO DE AUTOMÓVEL NO BRASIL**

Para que se compreenda a dinâmica da mitigação de custos e danos no trânsito, é imperativo analisar a estrutura do mercado de seguro de automóvel no Brasil. Este mercado é caracterizado por uma regulação estatal robusta, um portfólio de coberturas segmentado e um desafio crônico de baixa adesão (penetração) da frota nacional.

### **4.1 A Regulação do Mercado: O Papel da SUSEP**

O mercado de seguros privado no Brasil é normatizado e fiscalizado pela **Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)**. Esta autarquia federal, vinculada ao Ministério da Fazenda, é responsável por autorizar o funcionamento

das companhias seguradoras, aprovar os produtos (planos de seguro) que serão comercializados e garantir a solvência das empresas, protegendo o consumidor.

A SUSEP estabelece as regras para a elaboração das apólices, as condições gerais dos contratos e os limites mínimos de capital que as seguradoras devem manter para honrar seus compromissos (indenizações). Qualquer produto de seguro de automóvel vendido no país deve, obrigatoriamente, seguir as diretrizes deste órgão, o que confere uniformidade e segurança jurídica ao sistema.

## **4.2 Estrutura e Composição do Seguro Auto (As Coberturas)**

O seguro de automóvel comercializado no Brasil não é um produto único, mas um composto de diferentes coberturas que podem ser contratadas pelo segurado de acordo com seu perfil e necessidade de proteção. As principais garantias são divididas em:

### **4.2.1 Cobertura de Casco (Danos ao Veículo Próprio)**

A cobertura de "Casco" refere-se à proteção do próprio veículo segurado. Ela indeniza o proprietário em casos de:

- **Colisão, Abalroamento ou Capotagem:** Cobre os danos parciais ou integrais (perda total) sofridos pelo veículo em um acidente.
- **Roubo ou Furto:** Garante a indenização caso o veículo seja subtraído e não recuperado.
- **Incêndio ou Explosão:** Cobre danos causados por fogo ou explosão accidental.

Esta cobertura está, em regra, sujeita a uma **franquia**, que é a participação obrigatória do segurado nos custos de reparo em caso de dano parcial. A franquia existe para mitigar a ocorrência de sinistros de baixo valor (risco moral) e manter o prêmio mais acessível.

### **4.2.2 Cobertura de Responsabilidade Civil Facultativa (RCF-V)**

Esta é a cobertura central para a discussão sobre segurança no trânsito e custos sociais. A RCF-V, conhecida popularmente como "seguro contra terceiros", não

visa proteger o veículo do segurado, mas sim **garantir o ressarcimento de danos que o segurado venha a causar a outras pessoas ou propriedades** durante o uso do seu veículo.

A RCF-V é tipicamente subdividida em três garantias independentes, com limites máximos de indenização distintos:

1. **Danos Materiais (DM):** Cobre os custos de reparo de outros veículos, muros, fachadas, postes ou qualquer propriedade material danificada pelo segurado.
2. **Danos Corporais (DC):** Cobre as despesas médicas, hospitalares, indenizações por invalidez (parcial ou total) ou morte de terceiros (pedestres, ocupantes de outros veículos ou até mesmo passageiros do veículo segurado, a depender da apólice).
3. **Danos Morais (DMO):** Cobre indenizações judiciais por prejuízos não patrimoniais, como o sofrimento psicológico ou estético causado à vítima.

A contratação da RCF-V é o principal mecanismo privado que assegura a reparação econômica às vítimas de trânsito, impedindo que o ônus financeiro recaia sobre a vítima ou sobre o causador do acidente (que poderia não ter meios de arcar com os custos).

#### **4.2.3 Coberturas Adicionais (APP e Assistência)**

Além das garantias principais, é comum a contratação da cobertura de **Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)**, que indeniza os ocupantes do próprio veículo segurado em caso de morte ou invalidez permanente. Soma-se a isso a "Assistência 24 horas", que oferece serviços como guincho, chaveiro e carro reserva, focando mais na comodidade do que na mitigação de grandes perdas.

#### **4.3 O Vácuo Protetivo: A Extinção do DPVAT/SPVAT**

Historicamente, o Brasil possuía um seguro obrigatório, o DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres), que garantia uma indenização mínima para todas as vítimas de trânsito (motoristas,

passageiros ou pedestres) por morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas, **independentemente de apuração de culpa**.

Após um período de suspensão de cobrança, a tentativa de recriação do seguro sob o nome de SPVAT foi revogada pela Lei Complementar 211/24, sancionada ao final de 2024. Com isso, **o ano de 2025 marca o fim efetivo da única rede de proteção universal** contra danos pessoais no trânsito brasileiro.

Essa extinção gera um vácuo protetivo de graves proporções sociais. Vítimas de atropelamento ou acidentes causados por motoristas insolventes e não segurados (a maioria da frota, como se verá a seguir) não dispõem mais de um mecanismo automático de indenização, dependendo exclusivamente da capacidade financeira do causador do dano ou do sistema público de saúde (SUS) e previdenciário (INSS) para arcar com os custos de acidentes.

#### **4.4 Panorama do Mercado: O "Gap" de Proteção**

O maior desafio do setor, e o problema central deste estudo, é a baixa penetração do seguro. Dados da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) indicam que a frota brasileira ultrapassou a marca de **123 milhões de veículos** em 2024.

Em contrapartida, estimativas de entidades do setor, como a Federação Nacional dos Corretores de Seguros (Fenacor), apontam que **mais de 70% desta frota não possui qualquer tipo de seguro facultativo (Casco ou RCF-V)**.

Isso significa que a vasta maioria dos veículos em circulação no país representa um risco financeiro direto para seus proprietários e, mais gravemente, para a sociedade. A combinação da extinção do DPVAT com um "gap" de proteção privada superior a 70% expõe a população a um cenário de alta vulnerabilidade social e econômica diante da elevada sinistralidade do trânsito brasileiro, sobrecarregando os cofres públicos e as famílias com custos que poderiam ser mitigados pelo mutualismo securitário.

### **5 ANÁLISE DOS CUSTOS, DANOS E O PAPEL DO SEGURO NO CONTEXTO BRASILEIRO**

Este capítulo dedica-se à análise e discussão dos dados levantados, correlacionando o panorama do mercado segurador (Cap. 4) com os objetivos

deste estudo. O foco é dimensionar o impacto econômico dos acidentes e avaliar como o "gap" de proteção securitária (a baixa penetração do seguro) transfere o ônus financeiro das vítimas e causadores para a sociedade.

### **5.1 O Dimensionamento do Problema: Os Custos Econômicos e Sociais dos Acidentes**

Para analisar a relevância do seguro, deve-se, primeiramente, dimensionar o problema que ele visa mitigar. O Brasil figura cronicamente entre os países com trânsito mais violento do mundo. Relatórios do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e do DATASUS indicam dezenas de milhares de mortes e centenas de milhares de feridos anualmente em decorrência de acidentes de trânsito.

Para além da tragédia humana, o impacto econômico é vasto. O estudo de referência do **IPEA (CARVALHO, 2020)** sobre os custos dos acidentes de trânsito no Brasil revelou que o ônus social (incluindo custos hospitalares, perda de produção, danos materiais e custos previdenciários) ultrapassa dezenas de bilhões de reais anualmente, consumindo um percentual significativo do Produto Interno Bruto (PIB) nacional.

Esses dados demonstram que o acidente de trânsito não é um evento de impacto puramente individual; ele gera uma **externalidade negativa** que onera toda a sociedade, sobrecarregando os sistemas públicos de saúde (SUS) e previdência (INSS), que arcam com os custos de tratamento dos feridos e pensões por invalidez ou morte.

### **5.2 O "Gap" de Proteção e a Sobrecarga Social**

A análise dos dados do mercado (Cap. 4) revela um grave descompasso. Conforme dados da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), a frota brasileira de veículos ultrapassa 123 milhões de unidades. Destas, estimativas da Fenacor (2024) apontam que **mais de 70% dos veículos não possuem seguro facultativo**.

Quando cruzamos este dado (baixa adesão) com os custos bilionários dos acidentes (IPEA, 2020), a consequência é clara: a maior parte dos custos

gerados por danos materiais e corporais no trânsito brasileiro **não é absorvida pelo mecanismo de mutualismo (seguro).**

Na ausência de uma apólice, o custo do dano recai sobre três esferas:

1. **Sobre a Vítima:** Que muitas vezes não é indenizada, seja por dificuldade em identificar o culpado (fuga) ou pela insolvência do causador do acidente.
2. **Sobre o Causador do Dano:** Que, se identificado e solvente, arca com o prejuízo com seu patrimônio pessoal, estando exposto à ruína financeira.
3. **Sobre o Estado (Sociedade):** Que, conforme mencionado, absorve os custos de saúde e previdência, financiados por toda a coletividade.

O seguro, portanto, não é apenas um protetor do patrimônio individual; ele é um mecanismo de **internalização das externalidades** do trânsito.

### **5.3 A Cobertura RCF-V como Instrumento de Garantia da Reparação do Dano**

Neste cenário, a Cobertura de Responsabilidade Civil Facultativa (RCF-V), ou "seguro de terceiros", assume um papel de protagonista. Como detalhado no Capítulo 4, esta modalidade garante o ressarcimento dos danos materiais e corporais causados pelo segurado a outras pessoas.

O seguro de responsabilidade civil materializa a **função social do contrato**, como teorizado no Capítulo 3 (GONÇALVES, 2022). Ele assegura o princípio da *restitutio in integrum* (a reparação integral do dano), fazendo com que a vítima seja efetivamente compensada pelo prejuízo sofrido, independentemente da capacidade financeira do causador.

A baixa adesão ao RCF-V no Brasil significa que a maioria das vítimas de trânsito está desprovida dessa garantia, dependendo da via judicial (morosa) e da solvência do réu para obter reparação.

### **5.4 O Vácuo Protetivo Pós-DPVAT e a Potencialização do Risco**

A análise torna-se ainda mais crítica ao se considerar a recente extinção do DPVAT (conforme Lei Complementar 211/24). O DPVAT, apesar de suas

limitações e valores modestos de indenização, era a única rede de proteção universal. Ele garantia um mínimo de amparo em casos de invalidez ou morte, especialmente em situações de atropelamento ou acidentes envolvendo motoristas não identificados ou não segurados (a maioria da frota).

Com o fim desta cobertura obrigatória em 2025, o "gap" de proteção torna-se um vácuo absoluto. As dezenas de milhões de veículos que circulam sem seguro facultativo (70% da frota) passam a não ter *nenhuma* cobertura de responsabilidade civil, nem mesmo a mínima estatal.

A extinção do DPVAT, combinada com a baixa penetração do seguro RCF-V, potencializa o risco social. Espera-se, como consequência direta, um aumento da judicialização de conflitos de trânsito e uma maior pressão sobre os orçamentos do SUS e do INSS, que se tornam a única via de amparo para vítimas de motoristas insolventes.

## 6 CONCLUSÃO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso propôs-se a analisar o seguro de automóvel como um instrumento fundamental de gestão de risco e sua ligação intrínseca com a segurança no trânsito, os danos e os custos no contexto brasileiro. O objetivo central foi demonstrar como este mecanismo, para além da proteção patrimonial individual, desempenha (ou deveria desempenhar) uma função social de mitigação de custos e garantia de reparação de danos.

Ao longo da pesquisa, a fundamentação teórica (Cap. 3) estabeleceu que o seguro opera pelo princípio do mutualismo, transferindo o risco puro de um indivíduo para uma coletividade administrada. Juridicamente, o contrato de seguro, regido pelo Código Civil e pela boa-fé, encontra sua relevância máxima na sua **função social** (GONÇALVES, 2022), materializada na garantia da reparação integral do dano.

A análise do mercado brasileiro (Cap. 4) e dos dados de sinistralidade (Cap. 5) permitiu constatar uma grave dissonância entre o potencial teórico do seguro e sua realidade prática. O estudo confirmou que os custos socioeconômicos dos acidentes de trânsito no Brasil são da ordem de dezenas de bilhões de reais

anuais (IPEA, 2020), representando um ônus significativo para a sociedade, especialmente para os sistemas públicos de saúde (SUS) e previdência (INSS).

Contudo, este estudo demonstrou que o principal mecanismo privado para absorção desses custos — o seguro facultativo — falha em atingir a maior parte da população. Confrontando a frota nacional superior a 123 milhões de veículos (SENATRAN) com os dados setoriais que apontam que **mais de 70% desta frota não possui seguro** (FENACOR), conclui-se que o "gap" de proteção é a regra, e não a exceção.

A Cobertura de Responsabilidade Civil Facultativa (RCF-V), que seria o instrumento ideal para garantir a reparação a terceiros, cobre apenas uma minoria da frota. Isso significa que a maioria dos danos materiais e corporais causados no trânsito brasileiro recai sobre as vítimas (que lutam para ser indenizadas), sobre os causadores (expostos à insolvência) ou sobre o Estado (que arca com os custos da externalidade negativa).

Conclui-se, portanto, que o seguro de automóvel no Brasil cumpre sua função de proteção patrimonial para uma parcela restrita da população, mas **falha em sua função social mais ampla de mitigação de custos sociais e garantia universal de reparação de danos**.

Este cenário, que já era grave, atingiu um ponto crítico com a **recente extinção do DPVAT/SPVAT** (Lei Complementar 211/24). A eliminação da única rede de proteção universal, que indenizava vítimas independentemente de culpa, cria um vácuo protetivo absoluto. Os 70% da frota não segurada agora circulam sem qualquer amparo mínimo para danos pessoais, potencializando o risco social e a sobrecarga sobre os cofres públicos.

Este trabalho cumpre seu objetivo ao demonstrar que, embora o seguro seja a ferramenta mais eficiente para lidar com os custos do trânsito, sua baixa penetração, agora agravada pelo fim do DPVAT, o torna um mecanismo de segurança social mais potencial do que efetivo no Brasil, deixando a vasta maioria da população vulnerável.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 8, p. 1-74, 11 jan. 2002.

BRASIL. **Lei Complementar nº 211, de 31 de dezembro de 2024**. Revoga a Lei Complementar nº 207, de 16 de maio de 2024, que institui o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ed. extra, 31 dez. 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Custos dos acidentes de trânsito no Brasil**: estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do Ipea sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias. Brasília, DF: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2020. (Texto para Discussão, n. 2565).

CONTADOR, Claudio Roberto. **Seguros e economia**: princípios e aplicações. 2. ed. Rio de Janeiro: Escola de Negócios e Seguros (ENS), 2023.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS CORRETORES DE SEGUROS PRIVADOS E DE RESSEGUROS, DE CAPITALIZAÇÃO, DE PREVIDÊNCIA PRIVADA, DAS EMPRESAS CORRETORAS DE SEGUROS E DE RESSEGUROS (FENACOR). **No Brasil, mais de 70% dos veículos não têm seguro**. Disponível em: <https://www.fenacor.org.br/noticias/no-brasil-mais-de-70-dos-veiculos-nao-tem-seg>. Acesso em: 28 out. 2025.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro, volume 3**: contratos e atos unilaterais. 19. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2022.

SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO (SENATRAN). **Frota de Veículos**. Painel de Estatísticas. Disponível em: <https://www.gov.br/senatran/pt-br/assuntos/estatisticas>. Acesso em: 28 out. 2025.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Sistema de Estatísticas da SUSEP (SES)**. Disponível em: <https://www.gov.br/susep/pt-br/central-de-conteudos/dados-estatisticos>. Acesso em: 28 out. 2025.