



Diário Oficial

Estado de São Paulo

PODER
Legislativo

Diário da Assembleia Legislativa
16ª Legislatura

Barros Munhoz - Presidente

Carlinhos Almeida: 1º Secretário

Aldo Demarchi: 2º Secretário

Conte Lopes: 1º Vice-Presidente

Roberto Engler: 3º Vice-Presidente

Feliciano Filho: 3º Secretário

Davi Zaia: 2º Vice-Presidente

Vinicius Camarinha: 4º Vice-Presidente

Ana do Carmo: 4ª Secretária

Palácio Nove de Julho - Av. Pedro Álvares Cabral, 201 - CEP 04097-900 - Tel. 3886-6122 - www.al.sp.gov.br

Volume 119 • Número 101 • São Paulo, terça-feira, 2 de junho de 2009

www.imprensaoficial.com.br

imprensaoficial

Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

SUMÁRIO

RELATÓRIO

Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI)
com a finalidade de “investigar e apurar
práticas irregulares das operadoras de seguro”

Presidente: Deputado SAID MOURAD

Vice-Presidente: Deputado EDSON GIRIBONI

Relator: Deputado WALDIR AGNELLO

Sub-relator de Autos: Deputado FERNANDO CAPEZ

Sub-relator de Saude: Deputado ENIO TATTO

São Paulo, 14 de abril de 2009

CPI DAS OPERADORAS DE SEGURO

MEMBROS

Efetivos	Substitutos
PSDB	PSDB
Fernando Capez	Maria Lúcia Amary
Cássio Navarro	Bruno Covas
PT	PT
Enio Tatto	Ana Perugini
DEM	DEM
Milton Leite Filho	Gil Arantes
PV	PV
Edson Giriboni	Reinaldo Alguz
PMDB	PMDB
Baleia Rossi	Jorge Caruso
PPS	PPS
Roberto Moraes	Vitor Sapienza
PTB	PTB
Waldir Agnello	Conte Lopes
PSC	PSC
Said Mourad	Lelis Trajano

Parte I - Constituição da CPI

1. Requerimento de Constituição da CPI
2. Atos do Presidente
3. Requerimento de Prorrogação

Parte II – Balanço de Atividades

1. Síntese das reuniões
2. Dos Requerimentos
3. Das Diligências da CPI
4. Diligência do Relator
5. Dos Ofícios
6. Dos Documentos

Parte III – Histórico

1. Do Objeto da CPI constituída a partir do Requerimento nº 372/2007
2. Da necessidade da apuração sobre a atuação das seguradoras (Do apurado) - Apuração de fatos

Parte IV – Das Reuniões

Parte V – Conclusão

1. Quanto à fraude por parte do segurado
2. Da reposição e reparação de peças
3. Dos peritos credenciados nas operadoras
4. Das sucatas e dos salvados
5. Da Operação Paraguai / Bolívia
 - 5.1. Dos Fatos e envolvimento do 27º DP da capital de São Paulo
6. Das Oficinas Reparadoras
7. Dos crimes contra a ordem tributária
8. Destaque ao sub-relatório de autos
 - 8.1 Proposição nº 1
 - 8.3 Proposição nº 3
 - 8.4 Proposição nº 4
 - 8.5 Proposição nº 5
9. Do sub-relatório do Seguro Saúde
10. Sugestões do Relator
 - 10.1 Projeto de Lei nº 1
 - 10.2 Projeto de Lei nº 2
 - 10.3 Projeto de Lei nº 3
11. Considerações Finais

Anexo. Glossário de Termos do Seguro

PARTE I – CONSTITUIÇÃO DA CPI**1. REQUERIMENTO DE CONSTITUIÇÃO DA CPI**

De iniciativa do Deputado Said Mourad, o Requerimento nº 372/2007, subscrito por 38 deputados desta Casa, foi publicado no Diário Oficial de 23 de março de 2007, com o seguinte teor:

REQUERIMENTO nº 372, de 2007

Requeremos, nos termos do artigo 13, §2º da Constituição do Estado de São Paulo e do artigo 34 e seguintes da XII Consolidação do Regimento Interno, a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, composta por 9 (nove) Deputados, com a finalidade de, no prazo de cento e vinte dias, investigar e apurar práticas irregulares das operadoras de seguro.

JUSTIFICATIVA

Os consumidores de automóvel vem se expondo a toda sorte de prejuízo, sobretudo os que se utilizam das operadoras de seguro de automóvel. Além de se verem constrangidos, ante um acidente com seu veículo segurado, são compelidos pelas seguradoras, ao arripio do Código do Consumidor, a submeter os reparos do veículo à chamada rede credenciada, que nada mais é do que um "curral" a serviço das operadoras, segundo o presidente do Sindicato das Funilarias de São Paulo.

Ainda, em desobediência ao Código do consumidor, segundo o promotor de justiça Edson Batista, as oficinas reparadoras são forçadas por algumas seguradoras a empregar peças recondiçionadas, alimentando, dessa maneira, o mercado de desmanches e roubos de carros.

A par disso, não tem sido poucas as denúncias trazidas à superfície pela imprensa, envolvendo companhias de seguro e oficinas de recuperação de veículos, no tocante ao crescimento monstruoso do mercado de carros "salvados", em razão da prática irregular do reaproveitamento da documentação e do chassi dos veículos destruídos, que vem sendo objeto de investigação pelo Denatran, órgão máximo executivo de trânsito no Brasil.

Se não bastasse, as operadoras de seguro tem sido acusadas da prática ilegal da cartelização e outras práticas de cerceamento da livre concorrência, que vem tornando o segurado sua principal vítima.

Sala das Sessões, em 21/3/2007

a) SAID MOURAD a) ORLANDO MORANDO a) VITOR SAPIENZA a) ED THOMAS a) MARIA LUCIA AMARY a) CAMPOS MACHADO a) RAFAEL SILVA a) ROBERTO MORAIS a) BALEIA ROSSI a) EDMIR CHEDID a) UEBE REZECK a) PEDRO TOBIAS a) ANTONIO CARLOS a) CELINO CARDOSO a) JORGE CARUSO a) DÁRCY VERA a) GIL ARANTES a) ROBERTO ENGLER a) SAMUEL MOREIRA a) JOSE AUGUSTO a) WALDIR AGNELLO a) CELSO GIGLIO a) ESTEVAM GALVÃO a) JOÃO MELLÃO NETO a) PAULO ALEXANDRE BARBOSA a) JOÃO BARBOSA a) BRUNO COVAS a) MARCOS ZERBINI a) ROBERTO MASSAFERA a) ANDRÉ SOARES a) RODOLFO COSTA E SILVA a) MILTON LEITE FILHO a) JOSE BITTENCOURT a) MAURO BRAGATO a) JOSÉ BRUNO a) JOÃO CARAMÉZ a) ANALICE FERNANDES a) CÉLIA LEÃO

2. ATOS DO PRESIDENTE**2.1) Ato nº 54 de 2008**

Satisfeitos os requisitos do artigo 13, § 2º, da Constituição Estadual para o requerimento n. 372, de 2007, de instauração de CPI, de autoria do Deputado Said Mourad e outros, esta Presidência dá conhecimento ao Plenário da criação da Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de **"investigar e apurar práticas irregulares das operadoras de seguro"**. A Comissão será composta por 9 membros titulares e igual número de suplentes e, nos termos do art. 34-A da XIII Consolidação do Regimento Interno, terá duração de 120 dias.

Sala das Sessões, 5 de agosto de 2008
Vaz de Lima – Presidente

2.2) Ato nº 62 de 2008

O Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições regimentais e observado o disposto no Ato nº 54, de 2008, constitui Comissão Parlamentar de Inquérito (Requerimento nº 372 de 2007, do Deputado Said Mourad e outros), composta de 9 membros titulares e respectivos substitutos e duração de 120 dias, com a finalidade de **"investigar e apurar práticas irregulares das operadoras de seguro"**.
Assembléia Legislativa, em 03 de setembro de 2008
Vaz de Lima – Presidente

2.3) Ato nº 73 de 2008 – Renomeou a composição da CPI

O Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições regimentais, de acordo com as indicações dos Líderes, e observado o disposto no Ato nº 54, de 2008, nomeia os seguintes Deputados e Deputadas para compor a Comissão Parlamentar de Inquérito, (Requerimento nº 372 de 2007, do Deputado Said Mourad e outros), constituída com a finalidade de **"investigar e apurar práticas irregulares das operadoras de seguro"**.

Assembléia Legislativa, em 25 de novembro de 2008
Vaz de Lima – Presidente

Obs: Composição já destacada na página 02 do presente relatório

3. REQUERIMENTO DE PRORROGAÇÃO

Antes de expirado o prazo inicial de 120 dias desta CPI, foi requerida sua prorrogação, por meio de requerimento abaixo transcrito, aprovado na reunião do dia 10/12/2008.

Na integra;

"Requeiro, nos termos do artigo 34-A, do Regimento Interno, a prorrogação por 60 (sessenta) dias dos trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída com a finalidade de investigar as irregularidades praticadas por seguradoras.

Justificativa:

A prorrogação dos trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito se faz necessária tendo em vista a necessidade de aprofundar as investigações dos fatos objeto da CPI.

Sala das Comissões, em
Deputado Fernando Capez

PARTE II – BALANÇO DE ATIVIDADES**1. SÍNTESE DAS REUNIÕES**

Foram realizadas 13 reuniões, com as seguintes pautas:

09/09/2008	Reunião Especial e inaugural dos trabalhos dessa CPI.
03/12/2008	Reunião Especial de eleição do Presidente, do vice-presidente; indicação e designação do relator e sub-relatores.
10/12/2008	Ordem do Dia: Assuntos de interesse da CPI e aprovação de requerimentos iniciais.
04/02/2009	Ordem do Dia: Assuntos de interesse da CPI; aprovação de oitiva; colhimento do depoimento dos Srs. Rubens Sanches Proença e Ângelo Coelho.
11/02/2009	Ordem do Dia: Assuntos de interesse da CPI; aprovação de requerimentos; Oitiva do Doutor José Luiz Bedinarski – Promotor de Jacareí; oitiva do Doutor Evandro Zuliani, Diretor de Atendimento e Orientação ao Consumidor do PROCON/SP; oitiva do Doutor Renato Azevedo Júnior, Vice-Presidente do Conselho Regional de Medicina.
04/03/2009	Ordem do dia: Aprovação de requerimentos, aprovação de oitivas; ciência de ofícios à CPI; oitiva de Veríssimo de Souza, Presidente do Sindicato das Empresas de Desmanche de Veículos, Comércio de Peças Recuperadas e Sucata de Metais Ferrosos e Não Ferrosos em Geral do Estado de São Paulo; Também fez uso da palavra o Delegado Protógenes Queiroz.
12/03/2009	Audiência Pública da Comissão Parlamentar de Inquérito das Operadoras de Seguros com a finalidade de ouvir Representantes de diversos setores da sociedade, cidadãos, vítimas e interessados. Fizeram uso da palavra os Srs e Sras;

Imprensa Oficial

Diretor-Presidente Hubert Alquéres
Diretor Industrial Teiji Tomioka
Diretora de Gestão de Negócios Lucia Maria Dal Medico
Diretor Financeiro Clodoaldo Pelissioni
Chefe do Núcleo de Redação Almyr Gajardoni (Mtb. 6.167)
redacao@imprensaoficial.com.br

Diário Oficial
Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Matriz

Imprensa Oficial do Estado S.A. Imesp
CNPJ 48.066.047/0001-84
I.E. 109.675.410.118

Sede e administração
Rua da Mooca 1921 São Paulo SP
CEP 03103-902
t 11-2799-9800

www.imprensaoficial.com.br
SAC 0800 01234 01
sac@imprensaoficial.com.br

Filiais

Capital
• Poupatempo Sé t 11-2108-0120/2108-0121/
2108-0122 f 11-2108-0119
Pça. do Carmo s/n - Setor Pça. Azul
filialpoupatempo@imprensaoficial.com.br

Interior
• Poupatempo t 16-3019-6049/3019-6050
Novo Shopping Center f 16-3019-6051
Ribeirão Preto Av. Presidente Kennedy 1500

18/03/2009	Ordem do Dia: Assuntos de interesse da CPI; aprovação e rejeição de requerimentos; oitiva Doutor Renato Orsi, Diretor Técnico do IAPA - Instituto de Avaliação e Perícias Automotivas; oitiva do Sr. Antonio Fiola, Presidente do Sindirepa - Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de São Paulo; oitiva da Doutora Daniela Trettel, representante do IDEC - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor.
19/03/2009	Ordem do dia: requerimentos e oitivas; depoimento de Ginez Carrasco, gerente de Sinistros de Autos da Unibanco AIG Seguros S/A; depoimento de Tyrone Guimarães, representante da Bradesco Cia de Seguros; depoimento conjunto de Irineu Barudi e Cláudio Carvalheiro, ambos Superintendentes do Departamento de Sinistros da Marítima Seguros.
25/03/2009	Ordem do Dia: Deliberação de Requerimentos; oitiva do Sr. Jayme Brasil Garfinkel, Presidente da Porto Seguro Cia de Seguros Gerais; oitiva dos Senhores: Renato Roberto, representante da Unibanco AIG Seguros, Rogério Esteves, representante da Mapfre Vera Cruz Seguradora S/A e Carlos Barbosa da Tóquio Marine Seguros S/A
01/04/2009	Ordem do Dia: Deliberação de requerimentos; oitiva do Sr. Pedro Calil, representante da SulAmérica Seguros; oitiva do Sr. Cláudio Amaral Caldas da Nobre Seguradora do Brasil; e oitiva do Sr. Saulo Ribeiro Lacerda, da Unimed Seguradora.
08/04/2009	Ordem do dia: Assuntos de interesse da CPI; Oitivas: Dr. Carlos Alberto Manfredini - Advogado da Porto Seguro; Luiz Fernando de Abreu Sodré Santoro, Leiloeiro Oficial; Dr. Edson Corrêa Batista, Promotor de Justiça da Promotoria de Santos.
14/04/2009	Ordem do Dia: Deliberação (discussão e votação) do relatório final apresentado pelo Relator Deputado Waldir Agnello.

2. DOS REQUERIMENTOS

Com a finalidade de obter documentos e ouvir testemunhas, dentre outros, foram aprovados 50 requerimentos, de autoria dos deputados membros da Comissão, com os seguintes objetos:

1) Requer das oficinas reparadoras automotivas ora elencadas o fornecimento de informações dos veículos reparados nos últimos 90 dias contendo número do sinistro, seguradora, consumidor, telefones, automóvel (marca, modelo e ano) e placas; e outros questionamentos.

2) Requer das operadoras de seguros descritas informações dos últimos seis meses sobre os sinistros, veículos, chasis, segurados e terceiros, indenização, notas fiscais de entrada dos veículos, informações completas dos veículos salvados como novo proprietário; indenizações por perda total; e outros questionamentos.

3) Requer seja oficiado o leiloeiro Sodré Santoro, para que preste informações sobre a realização do leilão do dia 06 de fevereiro.

4) Requer oitiva de representantes da Bradesco Seguros; Marítima Seguros; do ex-perito Gilberto Campos; Mapfre Vera Cruz Seguradora; do Promotor de Justiça de São José do Rio Preto/SP; da Unibanco AIG Seguros; do Sindicato da Indústria de Funilaria e Pintura do Estado de São Paulo e da Sul América Seguros.

5) Requer audiência pública com o objetivo de dar oportunidade a consumidores e ao público geral para relatar eventuais abusos por parte das seguradoras.

6) Requer seja feita diligências para obtenção de documentos de interesse da CPI pela AZ CAR Serviços Técnicos de Seguros; Jopema Reguladora de Sinistro; Sodré Santoro – Leiloeiro Oficial.

7) Requer seja oficiada a Bradesco Seguros; Itaú Seguros; Marítima Seguros; Porto Seguro; Mapfre Vera Cruz Seguradora; da Unibanco AIG Seguros; Sul América Cia Nacional; Real Seguros; Nobre Seguradora e Unimed Seguradora para que prestem informações sobre possíveis ações judiciais que figuram como réu e outras informações;

8) Requer seja oficiada a SUSEP – Superintendência de Seguros Privados para que preste informações.

9) Requer seja convidado o Promotor José Luiz Bednarski para prestar esclarecimentos de interesse da CPI.

10) Requer seja convidado o Superintendente da SUSEP Sr. Armando Vergílio dos Santos Júnior para prestar esclarecimentos à CPI.

11) Requer seja oficiada a Bradesco Seguros; Itaú Seguros; Marítima Seguros; Porto Seguro; Mapfre Vera Cruz Seguradora; da Unibanco AIG Seguros; Sul América Cia Nacional; Real Seguros; Nobre Seguradora e Unimed Seguradora para que prestem informações de sinistros à CPI.

12) Requer seja convidado o Sr. Henrique Carlos Gonçalves – Presidente do Conselho Regional de Medicina do Estado de São Paulo, para prestar informações a CPI.

13) Requer seja convidado o representante do IDEC – Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor para que possa prestar esclarecimentos a CPI.

14) Requer seja convidado o Presidente da FENASEG – Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados, Sr. João Elísio Ferraz de Campos, para prestar esclarecimentos a CPI.

15) Requer seja oficiada a Bradesco Seguros; Itaú Seguros; Marítima Seguros; Porto Seguro; Mapfre Vera Cruz Seguradora; da Unibanco AIG Seguros; Sul América Cia Nacional; Real Seguros; Nobre Seguradora e Unimed Seguradora para que prestem informações sobre os balancetes analíticos desde 2005 a respeito do recolhimento do ICMS.

16) Requer diligência no endereço do leiloeiro oficial Sodré Santoro.

17) Requer seja convidado o Diretor Adjunto de Atendimento e Orientação ao Consumidor da Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor, Sr. Evandro Zuliane, para que preste informações.

18) Requer a prorrogação dos trabalhos dessa CPI por sessenta dias.

19) Requer a oitiva do Promotor de Justiça Dr. José Luiz Bednarski

20) Requer seja convidado o presidente do Sindicato das Empresas de Desmanche de Veículos, Comércio de Peças e Recuperadas e Sucatas de Metais Ferrosos e não ferrosos em geral do Estado de São Paulo, Sr. Veríssimo de Souza.

21) Requer seja convidado o Presidente do Instituto Brasileiro contra Fraudes Sr. Rubens Sanches Proença.

22) Requer seja convidado o Presidente do Sindicato da Indústria de Funilaria e Pintura – Sindifupi, para prestar esclarecimentos a CPI.

23) Requer a Secretaria de Justiça relação dos participantes na audiência pública com a presença do Secretário Dr. Luiz Antonio Guimarães Marrey.

24) Requer seja oficiado ao Procurador Geral de Justiça Dr. Fernando Grella a fim de que indique um representante para acompanhar os trabalhos da CPI.

25) Requer seja oficiado o Presidente da OAB/SP para que indique um representante da Comissão de Defesa do Consumidor daquela instituição para acompanhar os trabalhos da CPI.

26) Requer seja oficiado o Presidente da Fundação PROCON afim de que um representante daquela instituição para acompanhar os trabalhos da CPI.

27) Requer seja oficiado ao CAO Cível e de Tutela Coletiva para que encaminhe a relação de ações civis públicas ajuizadas contra seguradoras de veículos.

28) Requer seja convocado o representante legal da Nobre Seguradora do Brasil para que possa prestar esclarecimentos a essa CPI.

29) Requer sejam tomados os depoimentos do advogado Dr. Carlos Alberto Manfredini, representante da Porto Seguro e do Sr. Kleber Detilho, regulador de sinistros.

30) Requer seja convocado o representante legal da Unimed Seguradora S/A para que possa prestar esclarecimentos a essa CPI.

31) Requer seja convocado o representante legal da Porto Seguro Cia de Seguros Gerais para que possa prestar esclarecimentos a essa CPI.

32) Requer seja convocado o representante legal da Real Seguros S/A para que possa prestar esclarecimentos a essa CPI.

33) Requer seja convocado o representante legal da Itaú Seguros S/A para que possa prestar esclarecimentos a essa CPI.

34) Requer seja convocado o representante legal da IAPA – Instituto de Avaliação e Perícias Automotivas para que possa prestar esclarecimentos a essa CPI.

35) Requer seja oficiado o representante legal da IAPA – Instituto de Avaliação e Perícias Automotivas para que preste informações dentro do prazo determinado a essa CPI.

36) Requer seja solicitado ao órgão competente da Alesp a fim de que custeie os deslocamentos do Dr. Protógenes Pinheiro de Queiroz.

37) Requer seja tomado o depoimento do Sr. Jayme Brasil Garfinkel, Vice-presidente da Porto Seguro, intimado a comparecer sob pena de condução coercitiva.

38) Requerimento dos advogados da Unibanco AIG Seguros, solicitando mais prazo para resposta a ofícios da CPI.

39) Requer seja indicado o Dr. Antonio Pinheiro Pedro a fim de que o mesmo possa assessorar na elaboração do relatório da CPI.

40) Requerimento da Mapfre Vera Cruz Seguradora solicitando vista aos autos.

41) Requerimento da FENASEG solicitando todas as transcrições das seções da CPI.

42) Requerimento da FENASEG solicitando a transcrição da Audiência Pública da CPI.

43) Requer seja tomado o depoimento de responsável pela área de vistoria de sinistros da Tóquio Marine Seguradora, intimado a comparecer sob pena de condução coercitiva.

44) Requerimento da Marítima Seguros indicando o Superintendente de Sinistros Cláudio Cavalheiro e Irineu Barudi para oitiva nessa CPI.

45) Requer sejam requisitadas às oficinas reparadoras automotivas descritas relação dos últimos 90 dias dos sinistros avaliados e liberados e outras informações correlatas.

46) Requer seja requisitado ao Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de SP se o IAPA está regularmente inscrito no CREA-SP e quais os responsáveis lá inscritos.

47) Requer sejam oficiados ao Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado GAECO e ao Grupo de Atuação Regional para prevenção e repressão ao Crime Organizado GAERCO que disponham de cópias de depoimentos instaurados em autos que lá tramitam.

48) Requerimento do SINDIFUPI solicitando cópia integral das notas taquigráficas das reuniões dessa CPI.

49) Requerimento do Instituto Brasileiro contra Fraudes de Seguradoras IBCFS solicitando informações e documentos dessa CPI.

50) Requer seja convidado o Promotor de Justiça Dr. Edson Correa Batista para que preste esclarecimentos a essa CPI.

3. DAS DILIGÊNCIAS DA CPI

Pelos depoimentos prestados e documentos juntados aos autos da CPI não foram realizadas diligências formais.

4. DILIGÊNCIA DO RELATOR

O Deputado Waldir Agnello, relator da Comissão Parlamentar de Inquérito denominada CPI das Operadoras de Seguros, compareceu em reunião informal com o Secretário Estadual da Fazenda, Mauro Ricardo, na data de 09 de abril de 2009, às 18 horas no Gabinete do Secretário, e tratou de assuntos de interesse desta CPI, tais como se há sonegação de ICMS por parte das seguradoras na reparação e reposição de peças, ICMS dos veículos depenados levados a leilão, destruição total de veículos com perda total.

5. DOS OFÍCIOS

De acordo com os requerimentos aprovados, foram enviados os ofícios desta Comissão Parlamentar de Inquérito aos seus destinatários, conforme cópias de envio constantes nos autos.

6. DOS DOCUMENTOS

Consta do arquivo da Comissão Parlamentar de Inquérito diversos documentos e respostas de requerimentos enviados a depoentes, testemunhas, vítimas, órgãos públicos e as Seguradoras, além de solicitações, requerimentos, fotos, reclamações de usuários e denúncias.

PARTE III – HISTÓRICO

1- DO OBJETO DA CPI CONSTITUÍDA A PARTIR DO REQUERIMENTO Nº 360, de 2007

Pela justificativa do requerimento que deu ensejo à constituição da presente CPI, ficou bastante clara a preocupação dos seus autores em investigar todas as operadoras de seguro de automóvel e de saúde. O objeto da CPI é louvável e temporâneo, e o mesmo deve ser tratado com respeito aos usuários/segurados lesionados de qualquer forma, uma vez que trata-se de empresas fortes e gigantes nacionalmente com clientes muitas vezes simples e humildes. Como preceitua o requerimento do autor, os consumidores de automóvel vêm se expondo a toda sorte de prejuízo, sobretudo os que se utilizam das operadoras de seguro de automóvel, além de se verem constrangidos ante um acidente com seu veículo segurado, ao arrepio do Código do Consumidor.

O objeto, como já dito, louvável, é de interesse público, pois o mesmo vai ao encontro do princípio constitucional da dignidade da pessoa humana destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade, a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida com a solução pacífica das controvérsias, como observamos no preâmbulo da nossa Constituição, que muito bem explicita os anseios da sociedade e também a busca da segurança jurídica.

Ademais, a assinatura de um contrato de seguros com qualquer pessoa que seja, deve ao mínimo respeitar o princípio da segurança jurídica, e é totalmente inadmissível que um segurado assine um contrato com receios de na

hipótese de sinistro não receber o prêmio ficando sujeito a uma total insegurança jurídica em desrespeito a princípios constitucionais basilares de nosso ordenamento.

2. DA NECESSIDADE DA APURAÇÃO SOBRE A ATUAÇÃO DAS SEGURADORAS.

Por anos vêm ocorrendo graves e diversas reclamações e denúncias contra seguradoras - que culminam em ações judiciais nos tribunais - por pessoas que afirmam ser vítimas das operadoras de seguros, seja de automóveis ou de seguro saúde. Esses fatos têm sido objeto de matérias de jornais, revistas, revistas eletrônicas e telejornais, sempre no mesmo foco de que uma determinada seguradora havia lesionado seu segurado prejudicando-o injustamente e sem fundamentos legais contratuais, o que embasou o proponente ao requerimento de abertura de Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades por parte das seguradoras, e, assim, aberta a presente CPI, passamos a apurar tais fatos com a finalidade de aclarar se há fundamentação nessas denúncias, como veremos a seguir.

Conforme publicado em 02/09/2007 no site Folha Online, (doc. 01), o caso do Sr. Hélio Donizeti Garcia classificado na matéria jornalística como vítima do "golpe das seguradoras", o qual foi lesionado e o mesmo viveu dias assombrosos pela acusação de estelionato pois a policia militar instaurou inquérito contra ele pela suposta venda de seu automóvel em outro país conforme documentação do contrato de venda obtido pela polícia no Paraguai e assim estaria Garcia fraudando o seguro, pois o mesmo teria vendido o automóvel e

queria receber o chamado prêmio do seguro, o que tipifica o autor do delito como estelionatário.

Inclitos pares, uma notícia publicada num jornal de grande veiculação deve ser ao menos considerada, pois uma instituição jornalística tem o dever e a responsabilidade sobre as matérias publicadas. Assim, fomos constatar a veracidade desses fatos publicados junto ao Tribunal de Justiça da cidade de São Paulo, no Fórum Central da capital e refere-se ao processo nº 583.00.2005.021252-8 que tramitou perante a 11ª Vara Cível e atualmente encontra-se em 2ª instância na 28ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, autos nº 1143184-00/2 pendente de conclusão da Desembargadora Silvia Rocha Gouvêa.

Para um justo entendimento desse processo se faz necessário tomarmos conhecimento da sentença proferida nº 1356/2007 registrada em 16/08/2007 no livro nº 64 às Fls. 13/22, a saber, na integra ;

"Vistos. Hélio Donizeti Garcia ajuizou a presente ação declaratória em face de Porto Seguro – Companhia de Seguros Gerais alegando, em resumo, com a ré ter celebrado um contrato de seguro tendo por objeto seu veículo descrito às fls. 02, o qual foi dele roubado no dia 24 de outubro de 2001 por volta das 23:30 horas. Afirmou ter comunicado o fato para a ré no dia imediatamente seguinte e que esta, por meio de seu representante, no dia 18 de fevereiro de 2002 lhe apresentou um contrato de compra e venda supostamente firmado no Paraguai e que comprovaria que o veículo já se encontrava naquele País em negociação no dia 24 de outubro de 2001, às 10:30 horas. Disse que foi ameaçado de sofrer processo judicial por estelionato e falsa comunicação de crime caso não renunciasse ao direito de indenização securitária e que se sentiu coagido por tal comportamento. Afirmou que o comportamento da ré objetivando frustrar pagamento de indenização de sua responsabilidade mediante documento estrangeiro falsificado e coação gerou a ele sofrimento psicológico inerente à afirmação de fato que não praticou e por ter que suportar processo judicial e administrativo junto à Polícia Militar da qual faz parte. Após afirmar o direito que entendia aplicável pleiteou a procedência da ação com a declaração de anulação da renúncia ao recebimento da indenização e condenação da ré ao pagamento de indenizações securitária e por danos morais. Com a inicial, vieram documentos. A ré apresentou contestação acompanhada de documentos na qual disse que a coação não aconteceu porque o autor compareceu a seu departamento jurídico assistido por dois advogados e, de livre e espontânea vontade, assinou o termo de renúncia junto com estes. Sustentou a ocorrência da prescrição com base no artigo 178, parágrafo 6º, inciso II, do Código Civil de 1916 e a improcedência da ação, também, porque não teria praticado qualquer ato ilícito do qual decorresse a configuração do dano moral alegado. A réplica veio aos autos acompanhada de novos documentos. O feito foi saneado com o deferimento da produção de provas. Novos documentos foram apresentados e a prova oral foi produzida em audiência. Encerrada a instrução, alegações finais foram apresentadas pelas partes. É o relatório. Fundamento e decidido. De início, passa o Juízo a analisar a questão suscitada em defesa pertinente à prescrição. A prescrição alegada não ocorreu. O primeiro pedido e que é o principal, pois deste decorrem os outros dois formulados, é o de anulação do termo de renúncia de fls.125. Como dito em defesa, o prazo prescricional teve início no dia 19 de fevereiro de 2002 que foi o imediatamente seguinte à assinatura da renúncia de fls. 125 quando, então, teria cessado a coação alegada como causa da anulação. Na época, vigia o Grande Código Civil de 1916 no qual previsto era o prazo prescricional de quatro anos (artigo 178, § 9º, inciso V, "a"). Tal prazo iria terminar em 19 de fevereiro de 2006 quando já havia entrado em vigor o Código Civil atual que passou a vigorar a partir de 13 de janeiro de 2003. Sendo assim, há de ser considerada a regra de transição

prevista no atual Código, em seu artigo 2028, que determina que serão da lei anterior os prazos quando reduzidos por este Código e se na data de sua entrada em vigor já houver transcorrido mais da metade do tempo estabelecido na lei revogada. Como visto, não havia transcorrido mais da metade do tempo quando da entrada em vigor do atual Código, e, ainda, o primeiro requisito para a aplicação da lei anterior também não se encontra preenchido porque o prazo não foi reduzido pelo novo Código, mas, pelo contrário, foi mantido em quatro anos, consoante disposto em seu artigo 178, inciso I. Não sendo o da lei anterior, aplica-se o prazo da atual, que embora igual, deve ser contado a partir da entrada em vigor do novo Código, ou seja, 13 de janeiro de 2003. E assim sendo, o prazo prescricional de quatro anos não havia decorrido antes da distribuição da ação que se deu em março de 2005. E sequer se considerado fosse o prazo previsto na Lei anterior. Desta conclusão decorre outra, a saber, que os pedidos secundários também não estão prescritos. Note-se, especialmente, que o prazo de um ano relativo ao segurado também não ocorreu, porque dependente da decisão a ser proferida com relação ao pedido de anulação do termo de renúncia. Superada esta questão, verdadeira prejudicial, resta a análise do mérito da ação. Quanto ao mérito, a ação é procedente. Incontroversa a contratação do seguro pelo autor junto à ré, tendo por objeto o veículo descrito na inicial, como demonstra a apólice de fls.13 com vigência de 25 de junho de 2001 a 25 de junho de 2002. A ocorrência do roubo referido pelo autor está indicada pelo respectivo Boletim de Ocorrência de fls.16/17, e, ainda, no depoimento pessoal prestado por este último em Juízo. Ainda no depoimento pessoal aludido, o autor narrou a forma pela qual a coação lhe teria sido praticada pela ré com ameaça de processos administrativo e judicial, inclusive no interior de Delegacia de Polícia desta Cidade. O representante da ré que prestou depoimento pessoal, para surpresa do Juízo, nada sabia a respeito dos fatos. Disse ter tido conhecimento dos fatos referentes ao autor em 2005, ou seja, e evidentemente, com o ajuizamento da ação. O referido representante não teve contato com os fatos à época em que ocorreram, não chegou a acompanhar qualquer caso semelhante com o mesmo tipo de fraude alegado, a saber, contrato elaborado no Paraguai. Ora, o representante da requerida não sabia absolutamente nada a respeito dos fatos tratados neste processo, porque sequer teve contato com o autor quando da formulação de seu pedido de indenização pelo roubo ou por ocasião da renúncia discutida, a qual não acompanhou. Referido representante nada pode esclarecer a respeito da coação alegada na inicial, e sequer teve qualquer tipo de contato com casos iguais aos do autor em que a requerida alegou fraude com base nos contratos celebrados no Paraguai. Esta completa ausência de conhecimento determina o reconhecimento da confissão por parte da ré com relação aos fatos narrados na inicial, porque a requerida, a seu talento, e deliberadamente, mandou a Juízo um representante que conhecimento algum dos fatos tinha, notadamente quanto à coação que fora alegada e que, por isso, ora fica reconhecida. Neste sentido confira-se o seguinte julgado proferido pelo extinto Primeiro Tribunal de Alçada Civil de nosso estado, “in verbis”: “PROVA - Depoimento pessoal - Depoente pessoa jurídica - Ato que deve ser realizado por mandatário com poderes especiais e com os necessários conhecimentos técnicos da causa - Realização por simples preposto, que não pôde esclarecer devidamente o juízo, que a tanto não equivale - Confissão caracterizada (1º TACivSP) RT 672/123. Tal constatação já é suficiente a demonstrar que a coação realmente ocorreu independentemente da condição de policial militar do autor pelo justificado receio de perda de função profissional. Mas não é só. Outros elementos de prova existem a demonstrar que a ré realmente coagiu o autor. As testemunhas Alfeu e Jayme, Advogados, confirmaram em Juízo o acompanhamento ao autor à época dos fatos e disseram que a coação sob ameaça de processos realmente ocorreu e levou à renúncia questionada. Quanto a nenhuma força do referido contrato de compra e venda celebrado no Paraguai, chamam a atenção as palavras de Nilton Massih que, em Juízo, disse que àquele País se dirigiu e conseguiu um contrato semelhante com a apresentação de placas de automóveis pertencentes a autoridades do nosso País (fato provado com os documentos de fls. 193 e 194/199) e, ainda, as da testemunha da ré Antonio Mareia de Sousa que, de forma simplória e conveniente à ré, disse que a informação da venda do veículo no exterior, salvo engano de parte da testemunha, teria sido apresentada em denúncia anônima – ou seja, algo que não pode ser provado. Complementando, a testemunha Antonio Carlos da Silva Soares disse em Juízo que no dia do roubo o autor lhe deu carona com o veículo segurado pela manhã, o que inviabiliza, e completamente, o alegado pela ré quanto à venda do veículo no Paraguai ainda naquela manhã. Portanto, a total inverossimilhança do contrato paraguaio fica reconhecida nestes autos. Mas é importantíssimo asseverar que além de discutida esta questão nestes autos, ela apresenta outro tipo de repercussão, esta bem maior, na esfera criminal. Com efeito, há processo criminal em trâmite perante o MM. Juízo da 23ª Vara Criminal da Capital, nº 583.50.2005.021731-8, no qual se apura a prática, em tese, de diversos crimes que teriam sido praticados para que a requerida não pagasse indenizações securitárias sob o mesmo argumento dos contratos paraguaios. Neste processo criminal figuram como réus Advogados, Funcionários Públicos – inclusive Delegados de Polícia – e, dentre outros, Geraldo Peccattello Júnior – o Escrivão de Polícia referido no depoimento pessoal do autor e Carlos Alberto Manfredini, OAB 44.266, que foi o Advogado que subscreveu o pedido de instauração de inquérito policial contra o autor pela suposta prática de estelionato (fls. 600/608). Referido processo se encontra em início de instrução segundo informação apurada no sítio deste Tribunal junto à rede mundial de computadores e, portanto, naqueles autos foram reconhecidos indícios de autoria e de materialidade para recebimento da respectiva denúncia. Logo, diante de tais provas, confirmada foi a coação alegada na inicial e o mau comportamento de parte da ré, pelo que a anulação da renúncia é medida de rigor. Neste aspecto, ainda, é bom ver que a ação é anulatória ao contrário, do referido pela ré em defesa. Com a anulação, a indenização securitária passa a ser devida por força do contrato celebrado pelas partes, no valor pleiteado e não impugnado. O pedido de condenatório com base no dano moral, por igual, é procedente. Como já visto, a coação foi praticada pela ré contra o autor para renúncia, por parte deste, da indenização securitária à qual tinha direito pelo roubo de seu veículo. Mas a ré, não satisfeita, não parou por aí. Buscou ela transformar o autor de vítima a réu de processo criminal, porque contra este pediu a abertura de inquérito policial como já visto. E não foi só. Contra o autor também foi instaurado procedimento administrativo dentro de sua Corporação. É certo que o requerente disse em Juízo que o inquérito policial e o procedimento administrativo foram arquivados, no entanto, conseqüências destes procedimentos ele suportou, como o afastamento por aproximadamente um ano de sua rotina de trabalho que redundou na retirada de sua arma como dito pelo Presidente do Conselho que apurou o caso na Polícia Militar quando ouvido em Juízo. O artigo 159, do Código Civil de 1916 vigente à época dos fatos, dispunha que aquele que por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violasse direito, ou causasse prejuízo a outrem, ficaria obrigado a reparar o dano. A abertura de inquérito policial a pedido da ré e a abertura de procedimento administrativo em decorrência da afirmação desta, sem qualquer dúvida, causaram dano moral ao autor, pois a ele trouxe desnecessário e injustificado abalo psíquico. Com efeito, o autor, de simples consumidor dos serviços prestados pela ré passou a ser investigado como se tivesse praticado crime ou conduta desonrosa à Polícia Militar, com efetiva possibilidade de perda de cargo. É óbvio que disto restou ao autor indevida perturbação nas suas relações psíquicas, na

tranquilidade pela possibilidade de condenação e de perda de serviço, e, portanto, configurou-se o dano moral puro que deve ser indenizado. Após a promulgação da Constituição Federal de 1988, em que foi afirmada a reparabilidade do dano moral (artigo 5º, X), não há mais dúvida de que o dano moral puro é indenizável. Destarte, uma vez evidenciado nos autos que a ré, com sua conduta ilícita, causou diretamente o dano moral sofrido pelo requerente, deve este ser indenizado. Declarado o direito à indenização, resta a fixação do valor indenizatório. A indenização deve ser fixada de acordo com um jogo duplo de noções que são: a) a necessidade de punição à ré, que não podia ofender injustificadamente a esfera jurídica do autor; e b) proporcionar ao requerente uma compensação pelo dano suportado. E os critérios a serem observados são a capacidade econômica da agente e a repercussão do ressarcimento sobre a situação social e patrimonial do ofendido, tudo a proporcionar a satisfação na justa medida do abalo sofrido, sem permitir o enriquecimento sem causa. Assim sendo, considerando a condição do autor, policial militar que tem vida profissional pela frente e que em função de sua profissão jamais poderia ter sido submetido à infundada acusação da prática de crime como feito pela ré, e a condição da requerida, “fundada em 1945 e com sede em São Paulo. É hoje uma das maiores seguradoras do país” – como por ela mesma referido em seu sítio na rede mundial de computadores, nos parece que a fixação da indenização em R\$ 2.950.000,00 seja suficiente a proporcionar a reparação pelo vexame experimentado pelo requerente por conta do ato da ré, bem como a impedir a renovação da conduta lesiva praticada pela requerida. Poder-se-ia dizer que a pretensão do autor com a multiplicação, por cem, do valor de sua indenização securitária estaria a lhe proporcionar enriquecimento ilícito. Mas se parece elevado o valor sob o prisma da condição do autor, se mostra ínfimo do ponto de vista da ré que teve lucro líquido superior a duzentos e dezenove milhões no “1S07” - que certamente corresponde ao primeiro semestre de 2007 -, conforme consta em seu sítio junto à rede mundial de computadores na parte de “relações com investidores”. O valor da indenização ora acolhido é inferior a dois por cento do lucro líquido da ré apenas no primeiro semestre de 2007 e, portanto, e como já dito, até pequeno em termos de repercussão patrimonial à requerida. Ante o exposto, e de tudo o mais que dos autos consta, julgo procedente a presente ação declarando anulado o termo de renúncia de fls. 125 subscrito pelo autor em 18 de fevereiro de 2002, e condenando a ré ao pagamento da indenização securitária no valor de R\$ 29.500,00, que serão corrigidos monetariamente a partir da data do roubo – 24/10/2001 – e acrescidos de juros moratórios ora fixados em 1,0% ao mês, contados a partir da citação. Condeno a ré a pagar ao autor uma indenização pelo dano moral a ele causado fixada em R\$ 2.950.000,00, corrigidos monetariamente a partir do ajuizamento desta ação, e acrescidos de juros moratórios ora fixados em 1,0% ao mês, contados a partir da citação por considerar que o ilícito também decorreu da relação contratual. A requerida arcará com o pagamento das custas e despesas processuais desembolsadas pelo requerente, devidamente atualizadas, bem como de honorários advocatícios que arbitro em 20% do valor da condenação, o que faço com fundamento no artigo 20, § 3º, do Código de Processo Civil. A ré alterou a verdade dos fatos porque continuou a sustentar em Juízo a ocorrência da livre e espontânea renúncia, e não o autor. Sendo assim, como litigante de má-fé arcará a ré com o pagamento de multa ora estipulada em 1% sobre o valor da causa. P.R.I.C. São Paulo, 17 de agosto de 2007. DIMITRIOS ZARVOS VARELLIS Juiz de Direito”.

Como se percebe, o juízo de primeira instância em seu julgamento anulou o termo de renúncia feito pela ré, justamente pelo mesmo ter sido assinado e ajustado sob forte ameaça e coação pela seguradora Porto Seguro, entendeu ainda o Excelentíssimo Senhor Juiz Dr. Varellis que há total inverossimilhança do contrato celebrado no Paraguai por haver provas nos autos de que o veículo em discussão não poderia lá estar em negociação, sendo comprovado estar aqui naquele horário - algo completamente inviável, como concluiu o Dr. Varellis, com base no depoimento de Nilton Massih, que se dirigiu ao Paraguai e obteve um contrato semelhante com a apresentação de placas de automóveis pertencentes a autoridades do nosso país, e de Antonio Mareia de Souza, testemunha da ré, fatos esses incontestes e comprovados documentalmente nos autos, o que levou a condenação da Porto Seguro em R\$2.950.000,00 em indenização.

Optamos por inicialmente fazer menção a esse caso judicial, pois é um caso concreto, material, real e com sentença de 1ª instância, aguardando julgamento pela 2ª instância (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo). Este processo se não o maior é um dos mais relevantes nesse tema operadoras de seguro. Prossigamos.

Inobstante há um site na internet que registra reclamações, denúncias e desabafos de clientes de seguradoras que possivelmente foram lesados por essas empresas. Trata-se do site www.lesadosporseguradoras.com.br, da Associação Brasileira dos Lesados por Seguradoras surgiu do inconformismo de algumas das centenas e centenas de possíveis vítimas de seguradoras, empresas reguladoras, advogados e policiais corruptos, unidos no esquema que a associação denuncia. O presidente da Associação Sr. Rubens S. Proença conforme publicado na referida página do site da ONG afirma que;

“Consumidores humilhados e torturados, acusados injustamente de crimes, especialmente por empresas que fazem propaganda enganosa de sustentabilidade. Mas as autoridades combatem apenas a outra ditadura a militar. Se comparadas, certamente a dos militares fez bem menos vítimas. Mas as coisas estão mudando e ha um movimento grande e irreversível para um basta a esses abusos que vergonhosamente lesam centenas de consumidores”.

Da audiência pública realizada dia 12 de março de 2009 na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo com a finalidade de ouvir a população, interessados, lesados sobre o assunto operadoras de seguros, podemos colher alguns depoimentos que merecem ser tratados com mais atenção. É o caso do Sr. Marcelo Carlos de Freitas que disse o seguinte;

“O Sr. MARCELO CARLOS DE FREITAS - O meu caso foi o seguinte: no meu consultório, que fica na região do Aricanduva eu tive inúmeros furtos, roubos e por isso procurei a seguradora Porto-Seguro para segurar o meu patrimônio dentro do consultório. Ocorreu um furto em um feriado, a seguradora começou a criar coisas que não existiam e começou a me acusar de crimes para não pagar o seguro. Era tão evidente a fraude dessa seguradora que o juiz, o Civil concedeu tutela antecipada, uma coisa que não é comum a ação indenizatória de seguro. Então eu gostaria de colocar aqui que essas pessoas que praticam fraude de seguro tem que ser rigorosamente punidas, está certo e a máfia que elas participam com a polícia e com outros, tem que ser punidos sim, porque eu mesmo apurei seiscentas pessoas que foram atendidas pelo Sr. Geraldo Pecatiello, escrivão do 27º DP, sendo que dentro do ramo de seguros só ele atendia. Eu achei o escrivão mais prestativo do mundo inclusive, é o mesmo escrivão que atendeu o meu processo quando a seguradora me acusou de fraude de seguro.”

Outro depoimento, colhido na mesma audiência pública, que nos causa estranheza foi do Sr. Robson Alves, senão vejamos;

“O SR. ROBSON ALVES – Boa noite, muito obrigado pela oportunidade. Eu estou falando, eu sou presidente do Sindicato das Empresas de Guincho do Estado de São Paulo, represento aproximadamente cinco mil empresas em todo o Estado. E eu tive o conhecimento da CPI, até acompanhei as duas últimas audiências e que por sinal fiquei muito indignado quando o presidente, o representante da Susep deixou a tribuna com ar de riso. Eu queria até deixar como vocês estavam de costa eu fiquei indignado com isso. E... as denúncias feitas pelo SindFupi acabam indo de encontro com algumas denúncias que o Sindicato das Empresas de Guincho também tem a fazer. Inclusive as seguradoras realmente dirigem os veículos acidentados, principalmente as oficinas credenciadas e criam uma série de problemas para que o segurado não leve o veículo para a oficina que ele tem de confiança e o “guincheiro” ele é proibido de indicar, de falar qualquer coisa. Sob risco de ser cortado da seguradora. Aliás nós temos lá no sindicato casos que pelo guincheiro tentam colaborar com o consumidor dando mais alternativas e foi cortado da companhia. E quando a empresa de guincho ela é cortada de uma companhia, sofre represálias das outras companhias, também porque elas se conversam. Então no meu entendimento, eu não estou dizendo que a seguradora é toda ruim ela tem o seu lado bom mas não deixa de ser um cartel, um monopólio, eles usam do abuso de poder econômico e posição dominante do mercado e ditam as regras para os prestadores, para as empresas de funilaria, para as empresas de guincho, elas ficam realmente de mãos amarradas. Então eu queria colocar a disposição o sindicato para depois apresentar mais subsídios para essa comissão para poder levar adianta as investigações. Muito Obrigado”.

Na audiência pública tivemos o depoimento do Sr. Mauro Borges Guimarães, cujo caso é bem diferente dos demais e corriqueiros nessa investigação, que sempre vão de encontro de que a seguradora fraudou documentos para não pagar o seguro. Nesse caso não houve conclusão do sinistro por parte da seguradora, como relatou;

“O SR. MAURO BORGES GUIMARÃES – Boa noite senhoras e senhores, meu nome é Mauro, gostaria de relatar um caso que aconteceu comigo em 1999. Nós possuímos uma apólice da Noroeste Seguradora e o veículo foi roubado, eu fui indenizado e para nossa surpresa, da nossa família em 2004 veio um processo de execução fiscal de débitos do veículo, entendíamos que tinha sido extinto no momento em que a seguradora indenizou, a minha mãe tem setenta e seis anos e esse veículo até hoje está no nome dela. Está no nome dela perante o Detran e perante aos órgãos do Estado e então era isso que eu tinha dizer, sou um lesado também. Obrigado.”

Não podemos deixar de consignar, dentro da igualdade, do sistema de pesos e medidas, da razoabilidade e da coerência, que na mesma audiência pública houve diversos depoimentos favoráveis às operadoras de seguro, de depoentes que afirmaram trabalharem com essas operadoras há trinta, trinta e cinco, quarenta anos, e que há problemas sim, mas muitos clientes foram devidamente atendidos, como foi o que disse o Sr. Felipe Paes Barreto;

“O SR. FELIPE PAES BARRETO - Respeitamos aqueles que eventualmente passaram por algum infortúnio não da instituição do seguro, por algum que prestador de serviço que eventualmente agindo inadequadamente. Contra tempos temos em qualquer segmento da economia, mas tentar denegrir a imagem das instituições de seguro taxando-a como fraudadora nos parece um tanto quanto imprudente. Muito Obrigado”.

Outro fator que nos causa grande estranheza é a existência de vários pedidos de abertura de inquérito no 27º DP da capital, independentemente de onde tenha acontecido o delito. O crime deve ser investigado pela delegacia responsável pela circunscrição onde ocorreu o roubo, como preceitua o artigo 4º do Código de Processo Penal.

“Art. 4º A polícia judiciária será exercida pelas autoridades policiais no território de suas respectivas circunscrições e terá por fim a apuração das infrações penais e da sua autoria”.

Quando um veículo sofre um sinistro, o acidente é caracterizado por dano com três qualificações: pequena monta, média monta ou grande monta. A pequena monta independe de qualquer autorização do Estado, mesmo constando no Boletim de Ocorrência: são pequenas colisões como um arranhão no pára-choque ou coisas do tipo. Média monta depende de autorização e da vistoria do Inmetro por empresa autorizada, sendo que sem essa liberação o veículo não pode voltar a trafegar. O veículo que sofreu acidente de grande monta não volta a trafegar; passa a ser uma sucata ou um salvado, quando consta do Boletim de Ocorrência a perda total do veículo. O veículo salvado também é conhecido por ‘batido com documentação’ ou ‘com colisão’.

Sobre os carros em leilão, acessamos o site www.sodresantoro.com.br e constatamos algumas curiosidades. Localizamos diversos veículos, todos na mesma condição de sucatas e salvados, vejamos o exemplo do automóvel abaixo, em leilão do dia 09.04.2009;

Leiloeiro Sodrê Santoro (Leilão on line – www.sodresantoro.com.br)
Leilão 05489 - 09/04/09 - 11:00 Pág. 45

Lote 0344 __ GM MERIVA SS - 2007/2008 - PL Final 1 - CH 9108 (324760). VEICULO DEPENADO RECUPERADO DE FURTO-SE HOUVER NECESSIDADE DE DUPLA TRANSFERENCIA SERA P/C Valor: R\$20.000,00

COMPRADOR

Data - Local:	Lote:	Marca:	Modelo:
09/04/2009 - Dutra	0344	Gm - Chevrolet	Meriva SS
		Exposto em:	Rod. Pres. Dutra, Km 224 Vila Augusta-Guarulhos/SP - Guarulhos -
		Categoria:	Nacionais
		Ano de Fabricação:	2007
		Ano do Modelo:	2008
		Estado Geral:	Avariado
		Chassis:	9108
		Placa:	Final 1
		Cor:	Preta
		Quilometragem:	indefinido
		Ar Condicionado:	não
		Direção Hidráulica:	não

Mais Fotos

(324760). veículo depenado recuperado de furto-se houver necessidade de dupla transferencia sera p/comprador
A inspeção ambiental veicular se exigida para licenciamento ou transferência é de responsabilidade e encargos por conta do comprador. de acordo com a portaria n° 208/2009 de 09 de fevereiro de 2009, caso incida sobre os veículos valores referentes à multa de averbação será por conta do comprador.

Dados sujeitos a alteração. Vistoria física obrigatória, conforme condições de venda..

Vejam as fotos ampliadas;



Qual o interesse de um consumidor em adquirir um automóvel totalmente depenado por um valor tão expressivo – a bagatela de R\$20.000,00 em lance inicial – podendo esse valor subir até perto dos R\$25.000,00, e ainda ser acrescido de mais 5% de comissão para o leiloeiro. Isso nos leva a crer que esse valor é dado pelo que vale a documentação desse carro, ou seja, poderá haver o roubo de um carro similar a esse para a utilização dessa documentação no carro roubado. Note-se que é incoerente pagar cerca de R\$25.000,00 por um carro depenado que, em condições de uso normais, tem valor de mercado de aproximadamente de R\$40.000,00. Jamais o adquirente desse carro comprado no leilão conseguirá, com apenas R\$15.000,00, restaurá-lo para utilização.

Outra questão: o usuário sofre um acidente de colisão e entra em contato com a seguradora para aviso do sinistro, e a seguradora o induz a levar o carro na oficina credenciada, informando que caso o segurado não utilize as oficinas da rede credenciada, perde os descontos e outros benefícios. Essa prática é vedada cabalmente pelo Código de Defesa do Consumidor.

Ainda o mesmo diploma legal preceitua em seu artigo 6º e 10 o que segue;

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

Art. 10. O fornecedor não poderá colocar no mercado de consumo produto ou serviço que sabe ou deveria saber apresentar alto grau de nocividade ou periculosidade à saúde ou segurança.

Outras denúncias são da ordem de que, a oficina reparadora credenciada, ao fazer o conserto no veículo, é obrigada pela seguradora a utilizar peças não originais, que não detêm especificação do fabricante, peças essas do mercado negro, sendo que essa é a condição para se manter no credenciamento. Nessa prática o segurado é prejudicado e pode sofrer até acidentes graves pelo uso de peças inapropriadas.

Em todos os depoimentos prestados pelos representantes das seguradoras junto a CPI, foi informado que os vistoriadores/peritos das seguradoras (aqueles funcionários da seguradora que vão até as oficinas e estabelecem os valores de mão de obra, tempos de reparo e quais peças serão substituídas no veículo dos consumidores), não possuem qualquer formação acadêmica (engenheira automobilística). Ocorre que esses pseudo-profissionais executam avaliações em bens de terceiros.

A norma não deixa qualquer dúvida quanto à necessidade de que tal função seja exercida por um profissional de engenharia (veja consulta abaixo). Portanto, as seguradoras estão desrespeitando o estabelecido, bem como colocando em risco a vida dos consumidores.

Ademais, é extremamente importante a aplicação desta norma junto às seguradoras, haja vista que se todas as avaliações fossem feitas por profissionais de engenharia, certamente não haveria mais como as seguradoras estabelecerem condições ilegais de reparo, utilizando-se de peças não originais e usadas, tendo em vista, que haveria a responsabilidade técnica do profissional.

Ref. SESSÃO:
Plenária Ordinária nº 1.343
DECISÃO : PL-0718/2007
PROCESSO : CF-2917/2002
INTERESSADO : Crea-RO

EMENTA: Consulta do Crea-RO sobre atribuições profissionais do técnico de nível médio para assinatura de laudos técnicos de **vistoria**.

DECISÃO

O Plenário do Confea, reunido em Brasília de 25 a 27 de julho de 2007, apreciando a Deliberação nº 036/2007-CEAP e o Relatório e Voto Fundamentado em Pedido de Vista exarado pelo Conselheiro Federal José Elieser de Oliveira Júnior, relativos ao processo em epígrafe, que trata de consulta formulada pelo Crea-RO, com vistas ao esclarecimento a respeito das atribuições profissionais de técnicos de nível médio para assinatura de laudo técnico de **vistoria**, e considerando que o exercício da profissão de Técnico Industrial de nível médio está definido através do art. 2º, da Lei nº 5.524, de 5 de novembro de 1968, regulamentada pelo Decreto nº 90.922, de 6 de fevereiro de 1985; considerando que o art. 4º do Decreto nº 90.922, de 1985, dispõe que: “As atribuições dos técnicos industriais de 2º grau, em suas diversas modalidades, para efeito de exercício profissional e de sua fiscalização, respeitados os limites de sua formação, consistem em: (...) II) prestar assistência técnica e assessoria no estudo de viabilidade e desenvolvimento de projetos e pesquisas tecnológicas, ou nos trabalhos de **vistoria**, perícias, avaliação, arbitramento e consultoria, exercendo dentre outras, as seguintes atividades: 1) coleta de dados de natureza técnica; 2) desenho de detalhes e da representação gráfica de cálculos; 3) elaboração de orçamento de materiais e equipamentos, instalações e mão-de-obra; 4) detalhamento de programas de trabalho, observando normas técnicas e de segurança; 5) aplicação de normas técnicas concernentes aos respectivos processos de trabalho; 6) execução de ensaios de rotina, registrando observações relativas ao controle de qualidade dos materiais, peças e conjuntos; 7) regulagem de máquinas, aparelhos e instrumentos técnicos.”; considerando que a expressão “prestar assistência técnica e assessoria no estudo...”, define, sem qualquer dúvida, que ao técnico cabe prestar assistência ou auxiliar alguém, neste caso, Engenheiros, Arquitetos ou Agrônomos; considerando que o Decreto nº 4.560, de 30 de dezembro de 2002, alterou o Decreto nº 90.922, de 1985, mas conservou integralmente intacto o art. 4º deste último Decreto; considerando que a Resolução nº 345, de 27 de julho de 1990, estabelece: “ Art. 1º - Para os efeitos desta Resolução, define-se: a) **Vistoria** é a constatação de um fato, mediante exame circunstanciado e descrição minuciosa dos elementos que o constituem, sem a indagação das causas que o motivaram; b) Arbitramento é a atividade que envolve a tomada de decisão ou posição entre alternativas tecnicamente controversas ou que decorrem de aspectos subjetivos; c) Avaliação é a atividade que envolve a determinação técnica do valor qualitativo ou monetário de um bem, de um direito ou de um empreendimento; d) Perícia é a atividade que envolve a apuração das causas que motivaram determinado evento ou da asserção de direitos; e) Laudo é a peça na qual o perito, profissional habilitado, relata o que observou e dá as suas conclusões ou avalia o valor de coisas ou direitos, fundamentadamente. Art. 2º - Compreende-se como a atribuição privativa de Engenheiros em suas diversas especialidades, dos Arquitetos, dos Engenheiros Agrônomos, dos Geólogos, dos Geógrafos e dos Meteorologistas, as **vistorias**, perícias, avaliações e arbitramentos relativos à bens móveis e imóveis, suas partes integrantes e pertences, máquinas e instalações industriais, obras e serviços de utilidade pública, recursos naturais e bens e direitos que, de qualquer forma, para a sua existência ou utilização, sejam atribuições destas profissões.” considerando que a Lei nº 7.270, de 1984, que modifica o Código de Processo Civil, dá a seguinte redação ao §1º do art. 145: “os peritos serão escolhidos entre profissionais de nível universitário, devidamente inscritos no órgão de classe competente, respeitado o disposto no Capítulo VI, Seção VII, deste Código”; considerando, finalmente, que não há, no momento, o que mudar ou ainda interpretar quanto à legislação vigente, de clareza ímpar, o que, de forma equivocada, ocorreu com a edição da Decisão PL 0022/2005, de 25 de fevereiro de 2005, a qual concluiu que o Decreto nº 90.922, de 6 de fevereiro de 1985, “em seu art. 4º atribui aos Técnicos Industriais a competência para **vistoriar**, periciar, avaliar arbitrar e ser consultado no âmbito do seu exercício para elaboração dos seus projetos, execuções e/ou

manutenções”. DECIDIU aprovar o Relatório e Voto Fundamentado em Pedido de vista, na forma apresentada pelo Relator que conclui:

1) Pela revogação da Decisão PL-0022/2005. 2) Orientar aos Regionais que não é atribuição dos técnicos de 2º grau, a emissão, de forma isolada, de laudos de **vistoria**, perícia, avaliação, arbitramento, laudo e parecer técnico. Presidiu a Sessão o Engenheiro Civil MARCOS TÚLIO DE MELO. Votaram favoravelmente à Deliberação nº 036/2007-CEAP os senhores Conselheiros Federais IRACY VIEIRA SANTOS SILVANO, JOÃO DE DEUS COELHO CORREIA e OSNI SCHROEDER. Votaram favoravelmente ao Relatório e Voto Fundamentado em Pedido de Vista os senhores Conselheiros Federais ADMAR BEZERRA ALVES, ALINE FARIA SIQUEIRA, CLÁUDIO FORTE MAIOLINO, CLÁUDIO PEREIRA CALHEIROS, FERNANDO JOSÉ DE MEDEIROS COSTA, FERNANDO LUIZ BECKMAN PEREIRA, ISACARIAS CARLOS REBOUÇAS, JAQUES SHERIQUE, JORGE LUIZ DA ROSA VARGAS, JOSÉ ELIESER DE OLIVEIRA JÚNIOR, PAULO BUBACH, PEDRO IDELANO DE ALENCAR FELÍCIO, PEDRO LOPES DE QUEIRÓS, RICARDO ANTONIO DE ARRUDA VEIGA e RODRIGO GUARACY SANTANA. Absteve-se de votar o senhor Conselheiro Federal AINABIL MACHADO LOBO.-----

Cientifique-se e cumpra-se.

Brasília, 27 de julho de 2007.

Eng. Civ. Marcos Túlio de Melo
Presidente

Pelo que deflui dos autos dessa CPI, constatamos indícios de sonegação de impostos pelas seguradoras, como o que segue:

1- As notas fiscais são emitidas e faturadas contra os segurados. Agindo assim, a seguradora não emite o Pedido de Fornecimento das peças, documento essencial à adoção de todo o procedimento de recolhimento de ICMS.

2- Notas fiscais de fornecimento das peças das demais seguradoras são emitidas contra as seguradoras, porém, nenhuma delas envia o pedido de fornecimento das peças.

3- Notas fiscais de venda de peças são emitidas contra as empresas reparadoras, sem o consentimento da empresa, e o faturamento é contra a seguradora.

4- Notas fiscais de peças são emitidas contra as seguradoras apenas como operação de simples remessa, não se paga imposto neste tipo de operação.

Nesse assunto este relator, em diligência na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, com o Secretário Estadual e técnicos da pasta sobre ICMS, arguiu e requereu o parecer técnico sobre tais condutas praticadas pelas seguradoras, que nesse ato junta aos autos, para que essa CPI tome conhecimento da posição da Secretaria acerca da matéria que comprovam e constata os lesivos ao Fisco, a saber;



**SECRETARIA DA FAZENDA
COORDENADORIA DA ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA – CAT
DIRETORIA EXECUTIVA DA ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA – DEAT**

NOTA TÉCNICA

Obrigações acessórias e incidência do ICMS nas atividades das seguradoras

I – Das operações realizadas por empresa seguradora no conserto de veículos segurados

O Regulamento do ICMS paulista, aprovado pelo Decreto 45.490/2000, dedica o seu Anexo XIV às operações realizadas por empresa seguradora, estabelecendo uma disciplina simplificada para o cumprimento das obrigações acessórias e para o pagamento do ICMS devido por essas empresas.

No que se refere às obrigações acessórias pertinentes ao conserto de veículos segurados, as normas estão previstas nos artigos 3º a 7º do mencionado anexo regulamentar. Em síntese, a disciplina prevê que:

1. a seguradora emitirá e remeterá ao fornecedor das peças a serem aplicadas no conserto de veículo acidentado o documento fiscal denominado "Pedido de Fornecimento de Peças";
2. o fornecedor atenderá ao Pedido, emitindo uma nota fiscal em nome da seguradora, indicando que a peça se destinará ao conserto do veículo acidentado, e remeterá a nota fiscal e as peças diretamente à oficina indicada pela seguradora, previamente identificada na nota fiscal;
3. após receber as peças e a nota fiscal, a oficina deverá enviar a mencionada nota fiscal diretamente à seguradora;
4. na conclusão do conserto, a oficina emitirá nota fiscal contra a seguradora, para cobrar o serviço prestado e eventuais peças empregadas no conserto, indicando também os dados do Pedido de Fornecimento de Peças (mencionado no item 1) e da nota fiscal recedida juntamente com as peças (item 2);
5. com base nessas informações a seguradora apurará o ICMS por ela devido, tendo como base de cálculo o valor das peças adquiridas, acrescido de outros valores e da parcela do IPI, quando for o caso, deduzindo o imposto pago pelo fornecedor, mediante lançamento no Livro de Apuração do ICMS, declaração em Guia de Informação e Apuração do ICMS (GIA) e correspondente recolhimento por GARE-ICMS.

Deve ser consignado que as empresas seguradoras estão dispensadas da escrituração de livros fiscais, exceto o Registro de Apuração do ICMS e o Registro de Utilização de Documentos Fiscais e Termos de Ocorrências.

Diante dessas considerações, não está em conformidade com a legislação do ICMS o eventual procedimento das seguradoras em determinar que o faturamento das peças a serem aplicadas no conserto de veículos acidentados seja feito em nome das pessoas titulares dos seguros (segurados).



**SECRETARIA DA FAZENDA
COORDENADORIA DA ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA – CAT
DIRETORIA EXECUTIVA DA ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA – DEAT**

II – Das operações realizadas por empresa seguradora com salvado de sinistro

No que se refere às obrigações acessórias e principal pertinentes à circulação de mercadorias identificadas como salvado de sinistro, as empresas seguradoras deverão observar as disposições previstas no artigo 2º do mencionado anexo regulamentar que prevê:

1. a mercadoria identificada como salvado de sinistro deverá dar entrada na seguradora acompanhada de nota fiscal emitida pelo remetente indenizado, caso este seja inscrito no Cadastro de Contribuintes do ICMS;

2. caso o remetente indenizado não seja contribuinte inscrito no Cadastro da Secretaria da Fazenda, a empresa seguradora emitirá uma nota fiscal pela entrada da mercadoria, que será utilizada também para acobertar o trânsito da mercadoria;

3. na saída da mercadoria, a qualquer título, a empresa seguradora emitirá nota fiscal, na forma prevista no Regulamento do ICMS (obrigação a que estão sujeitos todos os contribuintes);

4. em se tratando de máquina, aparelho ou veículo, identificados como salvado de sinistro, desde que a entrada não tenha sido onerada pelo ICMS (situação comum em se tratando de bem móvel usado), a operação será beneficiada com redução da base de cálculo do ICMS, que significará uma carga tributará de 0,9% (nove décimos por cento) do valor do veículo e até 3,6% (três inteiros e seis décimos por cento) do valor da máquina e aparelho.

Segue a transcrição dos artigos do Regulamento do ICMS aplicáveis:

CAPÍTULO II - DO SALVADO DE SINISTRO

Artigo 2º - Relativamente ao cumprimento das obrigações fiscais pertinentes a operações de circulação de mercadoria identificada como salvado de sinistro, a empresa seguradora observará as seguintes disposições (Lei 6.374/89, art. 6Z, § 1º, e Convênio de 15-12-70-SINIEF, art. 54, VI, na redação do Ajuste SINIEF-3/94, cláusula primeira, XII):

I - quando se tratar de operação relacionada com máquina, aparelho ou veículo:

a) a mercadoria entrada no estabelecimento da empresa seguradora deverá ser acompanhada de documento fiscal emitido pelo remetente indenizado, se este for inscrito no cadastro de contribuintes do imposto;

b) a empresa seguradora emitirá Nota Fiscal para a entrada de mercadoria em seu estabelecimento que servirá, se for o caso, para acompanhar o trânsito da mercadoria, se o remetente indenizado não for inscrito no cadastro de contribuintes do imposto;

c) na saída da mercadoria, a empresa seguradora emitirá Nota Fiscal na forma prevista neste regulamento;

d) na saída de mercadoria cuja entrada não tiver sido onerada pelo imposto, observar-se-á eventual redução da base de cálculo nos termos da legislação;

II - quando se tratar de operações relacionadas com as demais mercadorias, aplicar-se-á o disposto nas alíneas "a", "b" e "c" do inciso anterior.



**SECRETARIA DA FAZENDA
COORDENADORIA DA ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA – CAT
DIRETORIA EXECUTIVA DA ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA – DEAT**

ANEXO II - REDUÇÕES DE BASE DE CÁLCULO

(Relação a que se refere o artigo 51 deste regulamento)

Artigo 11 (MÁQUINAS, APARELHOS E VEÍCULOS USADOS) - Na saída de máquinas, aparelhos ou veículos usados a base de cálculo do imposto fica reduzida em um dos seguintes percentuais (Convênio ICM-15/81, cláusulas primeira e § 1º, segunda e terceira, ICMS-50/90, ICMS-33/93 e ICMS-151/94, cláusula primeira, VI, "j"):

I - veículos - 95%;

II - máquinas ou aparelhos:

- a) os de uso agrícola, classificados nas posições 8432 e 8433 da Nomenclatura Brasileira de Mercadorias - Sistema Harmonizado - NBM/SH - 95%;
- b) os demais - 80%.

§ 1º - O benefício fica condicionado a que:

- 1 - a operação da qual tiver decorrido a entrada não tenha sido onerada pelo imposto;
- 2 - a entrada e a saída sejam comprovadas mediante emissão de documento fiscal próprio;
- 3 - as operações sejam regularmente escrituradas.

§ 2º - Para efeito da redução prevista neste artigo, será considerada usada a mercadoria que já tiver sido objeto de saída com destino a usuário final.

§ 3º - O benefício fiscal aplicar-se-á, igualmente, às saídas subsequentes de máquina, aparelho ou veículo usado adquirido ou recebido com imposto recolhido sobre a base de cálculo reduzida.

§ 4º - O benefício fiscal não abrange a saída de peças, partes, acessórios ou equipamentos aplicados em máquinas, aparelhos ou veículos usados, em relação aos quais o imposto deverá ser calculado sobre o respectivo valor de venda no varejo.

§ 5º - Na hipótese do parágrafo anterior, quando o contribuinte não realizar venda a varejo, o imposto será calculado sobre o valor equivalente ao preço de aquisição, incluídas as despesas acessórias nela incorporadas e a parcela do Imposto sobre Produtos Industrializados, quando for o caso, acrescido de 30% (trinta por cento).

Independentemente deste entendimento da Secretaria da Fazenda, deve-se registrar que o Sindicato das Seguradoras, Previdência e Capitalização do Estado de São Paulo obteve liminar em Agravo Regimental, para suspender a cobrança do ICMS sobre a venda de veículos sinistrados, identificados como salvado de sinistro. A liminar decorre de Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) impetrada pelo referido Sindicato contra a exigência da Secretaria da Fazenda. As autoridades requeridas na referida Adin são o Governador do Estado de São Paulo e o Presidente da Assembleia Legislativa (ADIN n.º 136.498-0/9-00). Atualmente a Adin pende de Recurso Extraordinário, já admitido no STF.

Diretoria Executiva da Administração Tributária
13/4/2009

Inclusive constatamos através do INADEC - Instituto Nacional de Defesa do Consumidor – INADEC informações e dados coletados que devem ser avaliados no contexto, que passamos a aduzir;

Ano 2007 - do total de atendimentos:

1,56 % referem-se às reclamações sobre seguradoras;

- das reclamações sobre seguradoras:

7,69% - consórcio;

30,77% - saúde;

48,72% - veículo (sinistro);

12,82% - vida

=====
Ano 2008 - do total de atendimentos:

1,40 % referem-se às reclamações sobre seguradoras;

- das reclamações sobre seguradoras:

2,86% - consórcio;

5,72% - imóvel;

8,57% - saúde;

57,14% - veículo (sinistro);

25,71% - vida

PARTE IV – DAS REUNIÕES

No decorrer dos depoimentos das testemunhas que compareceram às reuniões desta CPI, procurou-se averiguar se houve irregularidades no processo.

Foram, portanto, aprofundadas as seguintes questões;

Na primeira reunião tida por Especial realizada no dia 09 de setembro de 2008, às 14h30min no Salão Nobre da Presidência da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, a Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Requerimento n.º 372, de 2007, com a finalidade de "investigar e apurar práticas irregulares das operadoras de seguro" com o escopo de, nos termos do parágrafo 3º do artigo 34 da XIII Consolidação do Regimento Interno, proceder à eleição do Presidente e Vice-Presidente deste órgão técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Estevam Galvão. Estiveram presentes os Senhores Deputados Samuel Moreira, Barros Munhoz, Ênio Tatto, Estevam Galvão, Reinaldo Alguz e Roberto Moraes. Ausentes os Senhores Deputados Jorge Caruso, Conte Lopes e Said Mourad. Havendo número regimental, o Senhor Deputado Estevam Galvão declarou abertos os trabalhos e indagou aos membros efetivos se havia alguma indicação para o cargo de Presidente. Pela ordem, o Deputado Reinaldo Alguz solicitou o adiamento da eleição do Presidente e do Vice-Presidente desta CPI. Pelo Presidente da reunião, com a anuência de todos os presentes, foi acatada a solicitação de adiamento para uma data a ser oportunamente agendada. Em seguida, o Senhor Presidente declarou instalada a CPI e suspendeu a reunião por cinco minutos para a lavratura da presente ata. Reaberta a reunião com o mesmo quorum, foi a ata lida e aprovada.

No dia três de dezembro de dois mil e oito, no Plenário "Dom Pedro I", da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se novamente Reunião Especial de Eleição de Presidente e Vice-Presidente deste Órgão Técnico, convocada nos termos do § 2º do artigo 36, da XIII Consolidação do Regimento Interno e presidida pelo Senhor Deputado Roberto Engler, nos termos do artigo 37, do mesmo diploma legal. Presentes os Senhores Deputados: Fernando Capez, Edson Giriboni, Waldir Agnello e Said Mourad. Havendo número regimental, o Senhor Presidente abriu a reunião e solicitou aos presentes a indicação de um nome para ocupar o cargo de Presidente. Pela Ordem, o Senhor Deputado Edson Giriboni fez a indicação do Deputado Said Mourad, que, em votação, foi aprovado por unanimidade. O Presidente passou a presidência para o Senhor Deputado Said Mourad, que agradeceu a confiança nele depositada por seus pares e suspendeu a reunião por cinco minutos, para organização dos trabalhos. Reaberta a reunião, o Senhor Deputado Roberto Engler fez a indicação do Senhor Deputado Edson Giriboni para Vice-Presidente, o qual foi eleito por unanimidade. Em seguida, o Senhor Presidente indicou como Relator o Senhor Deputado Waldir Agnello, que contará com dois sub-relatores: um para seguros de veículos e outro para seguros saúde. Ficou decidido que o Senhor Deputado Fernando Capez será o sub-relator da área de veículos, sendo que na próxima reunião será escolhido o sub-relator para a área de seguros saúde. Ficou decidido que a próxima reunião será no dia dez de dezembro, às onze horas. Nada mais

havendo a tratar, a reunião suspensa por cinco minutos, para a lavratura da presente ata. Reabertos os trabalhos à hora aprazada e com o mesmo quórum, foi a ata aprovada, encerrando-se então os trabalhos.

Dia dez de dezembro 2008, às onze horas, no Plenário Tiradentes, da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Primeira Reunião deste Órgão Técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Said Mourad. Havendo número regimental, o Senhor Presidente iniciou a reunião agradecendo as presenças dos Senhores Deputados. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez apresentou Questão de Ordem a ser encaminhada ao Presidente da Casa, a fim de dirimir à respeito do termo inicial dos trabalhos das CPIs, tendo em vista o disposto no artigo 34, § 3º, da XIII Consolidação do Regimento Interno. A seguir, o Senhor Deputado Baleia Rossi indicou o nome do Senhor Deputado Enio Tatto para sub-relator da área de seguros saúde, nome que foi apoiado por todos os presentes. Atendendo a pauta proposta, o Senhor Presidente passou ao item dois da reunião: apresentação, discussão e votação de requerimentos. Neste momento, passou a presidência ao Senhor Deputado Edson Giriboni por serem de sua autoria três requerimentos protocolados. 1- De autoria do Deputado Said Mourad, que requer o convite ao Senhor Rubens Sanches Proença, Presidente do Instituto Brasileiro contra Fraudes. Aprovado. 2- De autoria do Deputado Said Mourad, que requer o convite ao Senhor Ângelo Coelho, Presidente do Sindifupi, Sindicato da Indústria de Funilaria e Pintura do Estado de São Paulo. Aprovado. 3- De autoria do Deputado Said Mourad, que requer o convite ao Senhor Evandro Zuliane, Diretor Adjunto de Atendimento e Orientação ao Consumidor da Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCON. Aprovado. 4- De autoria do Deputado Fernando Capez, que requer que seja oficiado ao Procurador Geral de Justiça, Dr. Fernando Grelle, a fim de que, em havendo interesse, o Ministério Público indique um representante para acompanhar os trabalhos desta CPI. Aprovado. 5- De autoria do Deputado Fernando Capez, que requer que seja oficiado o Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção São Paulo, a fim de que indique um representante para acompanhar os trabalhos desta CPI. Aprovado. 6- De autoria do Deputado Fernando Capez, que requer que seja oficiado o Presidente da Fundação PROCON, a fim de que indique um representante para acompanhar os trabalhos desta CPI. Aprovado. 7- De autoria do Deputado Fernando Capez, que requer a oitiva do Promotor de Justiça de Defesa da Cidadania e Proteção ao Consumidor de Jacareí/SP, Doutor José Luiz Bednarski. Aprovado. 8- De autoria do Deputado Fernando Capez, que requer que seja requisitada à Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania a relação dos participantes da audiência realizada com o Secretário, Doutor Luiz Antônio Guimarães Marrey, no dia 12 de março deste ano, ocasião em que se denunciou a ocorrência de golpes praticados por empresas seguradoras contra consumidores. Aprovado. 9- De autoria do Deputado Fernando Capez, que requer que seja oficiado ao CAO Civil e de Tutela Coletiva - Centro de Apoio ao Ministério Público, através de sua Coordenadora Geral, Doutora Vânia Maria Ruffini Penteado Balera, a fim de que, seja encaminhada a relação das ações civis públicas ajuizadas contra seguradoras de veículos automotores, com os respectivos andamentos. Aprovado. 10- De autoria do Deputado Fernando Capez, que requer a prorrogação por sessenta dias dos trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito, a partir do prazo regimental de cento e vinte dias. Aprovado. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez propôs a realização de uma reunião extraordinária no dia dezessete de dezembro para oitivas dos senhores Rubens Sanches Proença e Ângelo Coelho. O Senhor Presidente, tendo em vista o encerramento da sessão legislativa, considerou não ser adequada a convocação, e registrou a presença do Senhor Ângelo Coelho, Presidente do Sindifupi no recinto da reunião.

No dia 04 do mês de fevereiro realizou-se a Segunda Reunião deste Órgão Técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Said Mourad. Havendo número regimental, o Senhor Presidente iniciou a reunião agradecendo as presenças dos Senhores Deputados e solicitou à secretária a leitura da ata da reunião anterior, que foi dispensada a pedido e considerada aprovada. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez solicitou a palavra para discutir a resposta da Presidência da Casa à sua Questão de Ordem, destacando os pontos que ele não concorda, e, apresentou solicitação de encaminhamento dos pontos divergentes ao Senhor Presidente da Assembléia e ao Colégio de Líderes. O Senhor Deputado Said Mourad acolheu a manifestação. Em seguida, passou à discussão e votação dos requerimentos protocolados, de autoria do Deputado Fernando Capez: 1- Requer, nos termos do artigo 34-B, II, do Regimento Interno, que sejam requisitadas às Oficinas Reparadoras Automotivas relacionadas dados, que deverão ser encaminhados no prazo de 10 (dez) dias improrrogáveis, uma vez que o fornecimento dessas informações contribuirá para os trabalhos desenvolvidos pela CPI. Aprovado 2- Requer, nos termos do artigo 34-B, II, do Regimento Interno, que sejam feitas diligências em locais relacionados, com a finalidade de obter documentos de interesse desta CPI. Aprovado. 3- Requer, nos

termos do artigo 34-B, II, do Regimento Interno, que sejam requisitadas às Operadoras de Seguros relacionadas dados, que deverão ser encaminhados no prazo de 10 (dez) dias improrrogáveis, uma vez que o fornecimento dessas informações contribuirá para os trabalhos desenvolvidos pela CPI. Aprovado. 4- Requer, nos termos do artigo 34-B, II, da XIII Consolidação do Regimento Interno, que sejam tomados depoimentos das pessoas abaixo relacionadas, com a finalidade de serem ouvidas sobre fatos de interesse desta Comissão Parlamentar de Inquérito: - Sr. Tairone, representante da Bradesco Seguros e Previdência, em São Paulo-SP, responsável pela implantação do Projeto SINDIREPA/IGP;- Sr. Irineu Barudi, Superintendente de Sinistro de Auto da Marítima Seguros; Sr. Gilberto Campos, ex-perito de seguradora; - Sr. Rogério Esteves, Diretor de Autos da Mapfre Vera Cruz Seguradora S/A.; - Dr. Aparecido Donizeti dos Santos, 2º Promotor de Justiça da Comarca de São José do Rio Preto/SP; - Sr. Ginez Carrasco, Gerente de Sinistro de Autos da Unibanco Aig Seguros S/A.; - Sr. Antonio Fiola, Presidente do Sindicato da Indústria de Funilaria e Pintura do Estado de São Paulo. - Sr. Pedro Calil, representante da Sulamérica Seguros, responsável, em São Paulo, pela implantação e funcionamento do Projeto SINDIREPA/IGP. Aprovado. 5- Requer, nos termos do artigo 34-B, II, do Regimento Interno, que seja realizada uma Audiência Pública por esta Comissão, com o objetivo de dar oportunidade a consumidores e ao público em geral para relatar eventuais abusos por parte das seguradoras. Aprovado. O Senhor Presidente passou a Presidência ao Vice-Presidente, Deputado Edson Giriboni, por serem de sua autoria os requerimentos a seguir: 6- Requer, nos termos regimentais, que sejam requisitadas às Operadoras de Seguros relacionadas informações sobre processos judiciais em que figurem como réus. Aprovado. 7- Requer, nos termos regimentais, que a SUSEP seja oficiada para prestar informações sobre processos administrativos registrados naquele Órgão nos anos de 2005, 2006, 2007 e 2008. Aprovado. 8- Requer a convocação do Doutor José Luiz Bedinarski, Promotor de Justiça, no dia onze deste mês, às onze horas, para prestar esclarecimentos. Aprovado. 9- Requer a convocação do Senhor Armando Vergílio dos Santos Júnior, Superintendente da SUSEP, em reunião a ser realizada no dia dezoito deste mês, às onze horas. Aprovado. 10- Requer, nos termos regimentais, que sejam requisitadas informações às Operadoras de Seguros relacionadas. Aprovado. 11- Requer a convocação do Doutor Henrique Carlos Gonçalves, Presidente do Conselho Regional de Medicina, no dia onze deste mês, às onze horas, para prestar esclarecimentos. Aprovado. 12- Requer a convocação de um representante do IDEC - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, no dia onze deste mês, às onze horas, para prestar esclarecimentos. Aprovado. 13- Requer a convocação do Senhor João Elísio Ferraz de Campos, Presidente da FENASEG - Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados, no dia dezoito deste mês, às onze horas, para prestar esclarecimentos. Aprovado. 14- Requer, nos termos regimentais, que sejam requisitadas informações às Operadoras de Seguros relacionadas sobre os recolhimentos de ICMS e de créditos de ICMS obtidos, Aprovado. Dando seqüência à pauta, o Senhor Presidente convidou o Senhor Rubens Sanches de Proença, Presidente do Instituto Brasileiro Contra Fraudes, para tomar assento à mesa e relatar os fatos dos quais foi vítima e outras irregularidades que são do seu conhecimento. O Senhor Deputado Fernando Capez apresentou questões relativas ao depoimento, que foram respondidas pelo depoente, e, em seguida apresentou as seguintes sugestões: - Ofício da CPI sobre os documentos entregues pelo Presidente do Instituto Brasileiro Contra Fraudes; - Envio da cópia desta ata ao processo criminal no qual o Senhor Rubens figura como réu; - Ofício da CPI ao Secretário de Estado da Segurança Pública pedindo proteção ao Senhor Rubens Sanches de Proença. Em seguida, foi convidado o Senhor Ângelo Coelho, Presidente do Sindicato da Indústria de Funilaria e Pintura - SINDIFUPI, que apresentou denúncias que abrangem as seguradoras, tanto no roubo quanto nos reparos e indenizações dos veículos. Relatou também que veículos caracterizados como "perda total" são leiloados como "batidos" e vendidos com toda documentação.

Dia 11 de fevereiro de 2009 no Plenário Tiradentes, da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Terceira Reunião deste Órgão Técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Said Mourad. Presentes os Senhores Deputados: Fernando Capez, Roberto Moraes, Edson Giriboni, Milton Leite Filho, Enio Tatto e Baleia Rossi (efetivos). Ausentes os Senhores Deputados: Roberto Engler (falta justificada) e Waldir Agnello. Havendo número regimental, o Senhor Presidente iniciou a reunião agradecendo as presenças dos Senhores Deputados e solicitou à secretária a leitura da ata da reunião anterior, que foi dispensada a pedido e considerada aprovada. O Senhor Presidente fez a leitura de ofício enviado pelo Senhor Deputado Waldir Agnello, no qual justifica os motivos pelos quais deixa a relatoria desta CPI. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez indicou o nome do Deputado Roberto Moraes, nome que foi referendado pelos demais membros presentes. O Senhor Deputado Roberto Moraes agradeceu a indicação e declarou que espera uma investigação profunda dos fatos que aqui estão sendo relatados a fim de que a CPI produza os

resultados esperados. O Senhor Deputado Said Mourad, atendendo a pauta da reunião, convidou o Vice-Presidente, Deputado Edson Giriboni, para assumir a Presidência por ser de sua autoria o requerimento a ser discutido. Assumindo a Presidência, o Senhor Deputado Edson Giriboni procedeu à leitura do ofício, que requer o convite ao Presidente do Sindicato das Empresas de Desmanche de Veículos, Comércio de Peças Recuperadas e Sucatas de Metais Ferrosos e Não Ferrosos em Geral do Estado de São Paulo, Senhor Veríssimo de Souza, para prestar esclarecimentos à CPI. Aprovado. Dando seqüência à pauta, o Senhor Presidente convidou o Doutor José Luiz Bedinarski, Promotor de Justiça de Jacareí, para tomar assento à mesa. O Promotor apresentou em áudio visual síntese dos pontos significativos, que encontrou nos processos que se desenvolvem na área de seguros que acompanha, com destaque para itens defeituosos e práticas abusivas das operadoras. Destacou também os crimes de falsificação de documentos, furtos de veículos após o vencimento dos seguros e fixação de preços de peças para reposição pela seguradora. Finalizou sua apresentação com algumas sugestões e colocou-se à disposição para as questões dos Deputados. Atendidos os esclarecimentos solicitados, o Senhor Presidente agradeceu a presença do Promotor e convidou o Doutor Evandro Zuliani, Diretor de Atendimento e Orientação ao Consumidor do PROCON/SP para tomar assento à mesa. O Doutor Evandro Zuliani fez uma apresentação destacando o Estatuto do Consumidor e apresentou dados estatísticos de reclamações dos ramos de veículos e saúde. Ao final passou às mãos do Presidente um documento com o levantamento das reclamações relacionadas a companhias de seguros, abrangendo as áreas: automóvel; vida; residencial; eletrônicos e celulares; perda e roubo de cartão de crédito e saúde. Em seguida, foi ouvido o Doutor Renato Azevedo Júnior, Vice-Presidente do Conselho Regional de Medicina, que apresentou dados relativos aos trabalhos do CRM e da ANS - Agência Nacional de Saúde e das reclamações que o Conselho recebe dos médicos credenciados. Após as oitivas, o Senhor Presidente anunciou a pauta da próxima reunião, ocasião em que serão ouvidos os Presidentes da SUSEP e Fenaseg e nada mais havendo a tratar foram encerrados.

No dia 04 de março de 2009, na Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Quarta Reunião deste Órgão Técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Said Mourad. Havendo número regimental, o Senhor Presidente iniciou a reunião agradecendo as presenças dos Senhores Deputados e solicitou à secretária a leitura da ata da reunião anterior, que foi dispensada a pedido e considerada aprovada. A seguir apresentou proposta para reiterar requerimentos que ainda não foram respondidos: oficinas de reparos automotivos: Diascar, Autoplay, Dimas Sul, Genesis, Monza, Podium, VCR Reparos, Velcar, VRS e Sindirepa(pediu prazo); Seguradoras: Unibanco e Marítima, estes entregues nos dias dez e onze de fevereiro. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez propôs a requisição dos documentos. Em seguida, o Senhor Presidente leu ofício encaminhado pelo Chefe da Divisão de Assuntos Sociais e Políticos do Departamento de Polícia Federal, Doutor Carlos Alberto dos Santos, que autorizou o Delegado de Polícia Federal, Doutor Protógenes Pinheiro de Queiroz a prestar auxílio a esta CPI. Isto feito o Doutor Protógenes foi convidado a tomar assento à mesa. Em seguida foram discutidos e aprovados os seguintes requerimentos de autoria do Deputado Fernando Capez: 1- requer a tomada de depoimento do Doutor Carlos Alberto Manfredini, advogado da Porto Seguro e do Senhor Kleber Detilho, regulador de sinistros. 2- requer a convocação do representante legal da Unimed Seguradora S/A. 3- requer a convocação do representante legal da Nobre Seguradora do Brasil S/A. 4- requer a convocação do representante legal da Itaú Seguradora. 5- requer a convocação do representante legal da Real Seguros S/A. 6- requer a convocação do representante legal da Porto Seguro Cia de Seguros Gerais. De autoria do Deputado Milton Leite: 1- requer que o Instituto de Avaliação e Perícias Automotivas - IAPA seja oficiado para fornecer as seguintes informações: número de perícias/laudos foram realizados pela empresa nos anos de 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 e 2008; nome, endereço, telefone e registro comercial dos responsáveis pelas perícias/laudos. 2- requer a convocação do representante legal do Instituto de Avaliação e Perícias Automotivas - IAPA. Dando seqüência à Ordem do Dia, o Senhor Presidente convidou o Senhor Veríssimo de Souza, Presidente do Sindicato das Empresas de Desmanche de Veículos, Comércio de Peças Recuperadas e Sucata de Metais Ferrosos e Não Ferrosos em Geral do Estado de São Paulo a tomar assento à mesa. Isto feito, solicitou a qualificação do depoente bem como o juramento de falar tudo o que soubesse sobre o objeto desta CPI. Após a apresentação do Sindicato e de sua recente instalação o convidado respondeu questões apresentadas pelos membros deste órgão técnico. Pela ordem fizeram uso da palavra os Senhores Deputados Fernando Capez e Waldir Agnello, que apresentaram questões sobre a compra e comercialização de peças; sobre a baixa dos documentos de carros desmanchados; sobre notas fiscais; sobre a fiscalização dos estabelecimentos que comercializam peças recuperadas. Também fez uso da palavra o Doutor Protógenes Queiroz, que falou

sobre a importância desse trabalho para coibir furtos e roubos de veículos. Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos.

Dia 11 de março de 2009, às onze horas, no Plenário Tiradentes, realizou-se a Quinta Reunião deste Órgão Técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Said Mourad. Havendo número regimental, o Senhor Presidente iniciou a reunião agradecendo as presenças dos Senhores Deputados e solicitou à secretária a leitura da ata da reunião anterior, que foi dispensada a pedido e considerada aprovada. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez solicitou ao Presidente esforços para que os demais membros se façam presentes, tendo em vista a importância do objeto da CPI. Pela ordem, o Senhor Deputado Waldir Agnello reassume o cargo de Relator da Comissão Parlamentar de Inquérito e apresenta um requerimento propondo a contratação do advogado Doutor Antonio Pinheiro Pedro, com o objetivo de prestar serviços técnicos especializados para profunda análise dos documentos que estão sendo solicitados por este órgão técnico e colaborar na realização de um relatório eficiente de todas as questões que estão sendo abordadas. Neste momento assume seu posto de membro efetivo o Senhor Deputado Baleia Rossi, que vinha sendo substituído pelo Deputado Jorge Caruso. Em seguida foi colocado em discussão o requerimento do procurador e advogado das operadoras Unibanco AIG Seguros e Itaú Seguros, que requer prazo de adicional de trinta dias para apresentação de documentos e informações solicitadas. Foi concedido prazo adicional de quinze dias. Neste momento adentrou no recinto o Senhor Deputado Milton Leite Filho, membro efetivo. Prosseguindo foi colocado em discussão o requerimento do representante legal da Mapfre Seguradora requerendo autorização para gravar a audiência. Rejeitado. Na sequência o Presidente fez a leitura do ofício do Presidente da SUSEP - Superintendência de Seguros Privados, indicando seus representantes nesta reunião. Após discussão a representação foi aceita, tendo em vista a importância de se ouvir aquele órgão. Foi colocado em discussão e aprovado o requerimento do Deputado Fernando Capez, que requer a convocação do Senhor Jayme Brasil GarfinKel, Vice-Presidente Executivo da Porto Seguro. Encerrada a discussão de requerimentos o Senhor Presidente convidou o Senhor Waldemir Bargieri, Diretor de Fiscalização da SUSEP em São Paulo para tomar assento à mesa acompanhado do Senhor Eduardo Fernandes Ribeiro, Analista Técnico daquele órgão. O convidado esclareceu que a SUSEP fiscaliza e regulamenta a atividade das operadoras de seguro, sendo que a inspeção de sinistro é controlada por órgãos fiscalizadores de trânsito, conforme regulamentação do DENATRAN. Na sequência respondeu questões formuladas pelos membros da CPI, esclarecendo suas dúvidas. Na sequência foi convidado o Senhor Neival Rodrigues Freitas, Diretor da FENASEG - Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados, que após apresentar sua qualificação fez o juramento de falar tudo o que soubesse sobre o objeto desta CPI. O depoente informou que a Federação tem por objetivo assegurar e controlar direitos e deveres da relação segurado-seguradora. Em seguida respondeu questões apresentadas pelos Deputados presentes. Com a finalidade de ilustrar as questões relativas aos sinistros, aos "salvados" e leilões públicos, foi apresentado um vídeo do "Jornal da Band" sobre os referidos leilões. Foram apresentadas algumas questões e o Senhor Neival foi convidado a acompanhar os membros em diligência que será feita num leilão, ocasião que será comunicado e devidamente convidado pelo Senhor Presidente. O Senhor Deputado Said Mourad, Presidente da CPI, agradeceu as presenças e nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos.

Dia 18 de março de 2009, no Plenário Tiradentes, da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a sexta Reunião deste Órgão Técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Said Mourad. O Deputado Cássio Navarro foi indicado por sua liderança partidária para ser membro efetivo em substituição ao Deputado Roberto Engler, no momento impossibilitado de continuar nos trabalhos desta CPI. Havendo número regimental, o Senhor Presidente iniciou a reunião agradecendo as presenças dos Senhores Deputados e solicitou à secretária a leitura da ata da reunião anterior, que foi dispensada a pedido e considerada aprovada. Atendendo a pauta proposta o Senhor Presidente colocou em discussão os requerimentos já protocolados: 1- De autoria da Mapfre Vera Cruz Seguros, que requer vistas dos autos do inquérito relativo à CPI das Operadoras de Seguro. Rejeitado. 2- De autoria da FENASEG, que requer cópias das transcrições de todas as sessões da CPI. Aprovado. 3- De autoria da FENASEG, que requer cópias dos registros de áudio e vídeo e das fichas de inscrição dos cidadãos que se manifestaram na Audiência Pública realizada no dia doze de março deste ano. Rejeitado. 3- De autoria do Deputado Fernando Capez, que requer que seja tomado depoimento do responsável pela área de vistoria de sinistro de automóveis da Tóki Marine Seguradora S/A, sob pena de condução coercitiva. Aprovado. Prosseguindo, o Senhor Presidente convidou o Doutor Renato Orsi, Diretor Técnico do IAPA - Instituto de Avaliação e Perícias Automotivas, para tomar assento à mesa e apresentar sua qualificação e prestar o

juramento de nada omitir sobre o que for de seu conhecimento a respeito do objeto desta CPI. O engenheiro apresentou seu currículo, falou sobre sua experiência profissional e respondeu as questões apresentadas pelos Deputados Fernando Capez, Said Mourad e Edson Giriboni, que versaram sobre sinistros; laudos; técnicos que compõe a sua equipe técnica; formação dos técnicos; metodologia de trabalho e vistorias; empresas e particulares que o contratam; forma de pagamento e área de atendimento, dentre outras. Atendidas as questões a Presidência agradeceu a presença do convidado, que foi dispensado. A seguir, o Senhor Deputado Said Mourad convidou o Senhor Gilberto Campos, ex-funcionário de Operadoras de Seguros para relatar sua experiência na área. Após apresentar sua qualificação e prestar o juramento, o depoente relatou como se dá o trabalho de um agente de reparos automotivos, nome dado ao cargo que exercia, com o objetivo de minimizar custos para a empresa seguradora; como é feito o cálculo de horas/trabalho e custo médio dessas horas. Após sua fala os Deputados apresentaram questões relativas às práticas nas avaliações de sinistros. O Senhor Presidente agradeceu a presença e as informações fornecidas pelo depoente. Na sequência foi convidado o Senhor Antonio Fiola, Presidente do Sindirepa - Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de São Paulo. O Senhor Antonio Fiola, após o rito inicial de apresentação da qualificação e juramento, falou sobre o Sindicato que preside e respondeu questões que abrangeram os seguintes temas: relacionamento entre oficinas e seguradoras; gestão de qualidade; normas técnicas facilitadoras das atividades; busca da qualidade porque a oficina reparadora é a responsável, não a empresa seguradora; certificação das oficinas; mercado de peças "alternativo" e "paralelo" e classificação dos sinistros dada pela Polícia Militar. Atendidas as questões apresentadas pelos membros da CPI, foi o convidado dispensado após o agradecimento do Senhor Presidente. O Senhor Deputado Said Mourad, então, convidou a Doutora Daniela Trettel, representante do IDEC - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor para tomar assento à mesa. A convidada abordou a área das Operadoras de Saúde, a qual se dedica e que é a que recebe maior número de reclamações dos usuários. Em sua apresentação falou sobre os Planos Antigos e Planos Novos (contratos a partir de 1999); sobre a Lei Federal 9.565; sobre a criação da Agência Nacional de Saúde Suplementar; sobre planos individuais e coletivos e sobre as reclamações. O Senhor Presidente agradeceu a presença do IDEC, que muito enriqueceu a CPI e nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos.

Dia 19 de março de 2009, às onze horas, no Plenário Tiradentes, da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a sétima Reunião deste Órgão Técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Said Mourad. Havendo número regimental, o Senhor Presidente iniciou a reunião agradecendo as presenças dos Senhores Deputados e solicitou à secretária a leitura da ata da reunião anterior, que foi dispensada a pedido e considerada aprovada. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez informou que apresentará requerimento solicitando informação ao CREA sobre o devido registro do IAPA naquele órgão. Também vai requerer que a CPI oficie o Ministério Público a fim de solicitar informações sobre o processo em que o IAPA foi investigado. Atendendo a pauta proposta o Senhor Presidente colocou em discussão o requerimento protocolado: 1- De autoria da Marítima Seguros, que requer que o Senhor Cláudio Carvalheiro, que compartilha a administração do Departamento de Seguros com o Senhor Irineu Barudi seja também ouvido nesta data. Aprovado. Prosseguindo, o Senhor Presidente convidou o Ginez Carrasco, gerente de Sinistros de Autos da Unibanco AIG Seguros S/A, para tomar assento à mesa e apresentar sua qualificação e prestar o juramento de nada omitir sobre o que for de seu conhecimento a respeito do objeto desta CPI. Em seguida foi convidado o Senhor Tyrone Guimarães, representante da Bradesco/Re Cia de Seguros, para tomar assento à mesa e apresentar sua qualificação e prestar o juramento. O mesmo procedimento ocorreu com os Senhores Irineu Barudi e Cláudio Carvalheiro, ambos Superintendentes do Departamento de Sinistros da Marítima Seguros. As oitivas ocorreram seqüencialmente, sendo que lhes foi permitida a presença dos advogados das empresas. Cada depoente fez sua apresentação inicial discorrendo sobre sua formação profissional e suas atividades nas respectivas empresas. Após cada apresentação os depoentes responderam questões apresentadas pelos Deputados Said Mourad, Fernando Capez e Waldir Agnello, os quais apresentaram questões que abordaram o atendimento aos segurados por ocasião de sinistros; vistorias; avaliação e orçamentos; imposição de utilização de peças alternativas; fornecimentos de peças e custo médio da mão de obra e laudos técnicos, entre outros.

No dia 25 de março de 2009, às onze horas, no Plenário Tiradentes, da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a oitava Reunião deste Órgão Técnico, convocada e presidida pelo Senhor Deputado Said Mourad. Havendo número regimental, o Senhor Presidente iniciou a reunião agradecendo as presenças dos Senhores Deputados e solicitou à secretária a leitura da ata da

reunião anterior, que foi dispensada a pedido e considerada aprovada. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez fez a leitura dos requerimentos de sua autoria, protocolados na secretaria da CPI. 1- Requer a que seja tomado depoimento do Senhor Luiz Fernando de Abreu Sodré Santoro, leiloeiro oficial. Aprovado. 2- Requer que seja oficiado o Superintendente da Polícia Científica do Estado de São Paulo, Dr. Celso Perioli, com a finalidade de requisitar, em caráter urgente e transitório, peritos do Instituto de Criminalística para auxiliar os trabalhos desta CPI. Aprovado. A seguir o Senhor Deputado Said Mourad comunicou o recebimento do ofício da OAB, que apresentava os advogados Jeferson Luiz Ferreira de Mattos e Marcello Primo Muccio, para acompanharem o advogado Pedro Lane, nesta reunião. Em seguida o Senhor Presidente apresentou os requerimentos recebidos: Da FENASEG, que requer cópia integral dos autos desta CPI. Rejeitado. De autoria da FENASEG, que requer cópia de todos os documentos, documentos oficiais, documentos extra-oficiais, fotos, vídeos, recortes de jornais, e afins acostados por meio de requerimento formal e/ou ofício expedido pela presidência desta Comissão Parlamentar de Inquérito. Vista conjunta concedida aos Deputados Edson Giriboni e Fernando Capez. De autoria da Mapfre Vera Cruz Seguradora S/A, que requer sigilo do endereço de residência do seu representante, que prestará depoimento nesta data. Aprovado e estendido o mesmo direito aos demais depoentes, sendo que todos encaminharão por escrito os respectivos endereços. De autoria da Tóquio Marine Seguradora S/A, que indica o nome do Senhor Carlos Barbosa, Ouvidor da empresa, para representá-la nesta data. Aprovado. De autoria do SINDIFUPI, quer requer prorrogação desta CPI. Rejeitado. Prosseguindo a reunião, o Senhor Presidente fez uma síntese do ofício enviado pela SUSEP com dados sobre as multas aplicadas pelo órgão no período entre dois mil e três e dois mil e sete. Na sequência, o Senhor Presidente convidou o Senhor Jayme Brasil Garfinkel, Presidente da Porto Seguro Cia de Seguros Gerais, para tomar assento à mesa e apresentar sua qualificação e prestar o juramento de nada omitir sobre o que for de seu conhecimento a respeito do objeto desta CPI. O depoente apresentou um histórico da empresa e discorreu sobre sua experiência profissional. Isto feito respondeu as questões apresentadas pelos Deputados, que versaram sobre as práticas de atendimento ao cliente, o credenciamento de oficinas, tratamento dispensado aos terceiros, o fornecimento de peças para oficinas credenciadas, leilões de sucata e salvados, Projeto Sinivem, valores de mão de obra para referenciadas e não referenciadas, dentre outras. Em seguida, foram ouvidos os Senhores: Renato Roberto, representante da Unibanco AIG Seguros, Rogério Esteves, representante da Mapfre Vera Cruz Seguradora S/A e Carlos Barbosa da Tóquio Marine Seguros S/A, que também apresentaram qualificação e prestaram juramento, antes do respectivo depoimento. Perguntas semelhantes às formuladas ao Presidente da Porto Seguro foram apresentadas aos depoentes sobre as empresas que representam. Ficou estabelecido que as questões não respondidas pelos depoentes, por falta de dados em mãos no momento, serão encaminhadas por ofício. Pela ordem, o Senhor Deputado Fernando Capez solicitou ao Presidente que verifique a possibilidade dos depoimentos serem feitos separadamente. Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos.

Parte V - CONCLUSÃO

Diante do exposto e dos indícios apontados de possíveis irregularidades praticadas pelas seguradoras contra os segurados, práticas essas repudiadas pelo Princípio da Segurança Jurídica, concluímos que:

1 – QUANTO À FRAUDE POR PARTE DO SEGURADO

A partir da lavratura do boletim de ocorrência por roubo ou furto, o segurado – neste caso vítima – busca a seguradora a fim de garantir o seu direito, a saber, a indenização chamada ‘prêmio’ do bem que lhe foi subtraído, e se depara com um processo interno das seguradoras que qualifica o segurado como autor de fraude ao seguro, o que o impede desse recebimento.

Em relação a esse assunto apresentamos os encaminhamentos que passamos a aduzir;

1.1) Que esta CPI faça o envio de ofício a Superintendência de Seguros Privados – SUSEP; para que normatize o prazo máximo de pagamento da indenização, ‘prêmio’, de trinta dias após a entrega da documentação exigida; e determine a supressão de cláusulas contratuais leoninas que atualmente dão poderes às seguradoras para que durante o processo interno de apuração de fraude se eximam do pagamento de prejuízos não indenizáveis por objeto estelionato, apropriação indébita e furto mediante fraude.

1.2) Solicitamos ao Ministério Público, à Superintendência de Seguros Privados e à Secretaria da Fazenda que investiguem todas as operadoras de seguros nos contratos que a seguradora deixou de efetuar o pagamento alegando ser fruto de cláusula por prejuízo não indenizável pela seguradora.

2) DA REPOSIÇÃO E REPARAÇÃO DE PEÇAS

Considerando as denúncias e informações jornalísticas acostadas aos autos que demonstram cabalmente o uso de peças de segunda mão como se originais e genuínas fossem, constatamos a caracterização da prática lesiva ao segurado/consumidor que, apesar de já estar devidamente amparado por farta legislação, continua sendo alvo da irresponsabilidade de algumas prestadoras de serviços.

Esse fato coloca em risco não apenas o segurado, mas a terceiros também, e contribui no aumento dos índices de mortalidade em rodovias e vias públicas, essa preocupação se expressa não apenas por questões estéticas, mas principalmente pelo fator de segurança e da preservação da vida, como dispõe o Código de Defesa do Consumidor.

2.1) Apelamos então aos órgãos de Defesa do Consumidor que instituem Campanha de Fiscalização e Conscientização da Preservação da Vida, envolvendo o segurado sobre os seus direitos e as oficinas reparadoras sobre seus deveres na reparação/reposição de peças do veículo.

2.2) Do teor acima titulado oficie-se aos órgãos de Defesa do Consumidor para que tomem as medidas necessárias para a execução dessa proposta.

3) PERITOS CREDENCIADOS NAS SEGURADORAS

Considerando os diversos depoimentos prestados pelos representantes das seguradoras junto a esta CPI, que afirmaram peremptoriamente que os vistoriadores/peritos por elas contratados não possuem qualquer formação acadêmica ou técnica para o exercício da função, denotamos nessa prática uma fragilidade na qualidade, segurança e responsabilidade do serviço prestado.

É inquestionável que com a atuação de um profissional especializado e credenciado na área, esses requisitos indispensáveis seriam preenchidos de forma satisfatória. Para tanto propomos;

3.1) Oficie-se ao Ministério Público Estadual solicitando que este órgão proponha as Seguradoras a regularização efetiva dessa situação, através da implementação de Termo de Ajustamento de Conduta – denominado - TAC dos Peritos de Seguros -, tendo por objeto a adequação do quadro de profissionais peritos das seguradoras a fim de regularizem no prazo máximo de dois anos todos os quadros de peritos por profissionais especializados e credenciados na forma da lei.

4) DAS SUCATAS E DOS SALVADOS

Acerca das sucatas e dos salvados este relator acolheu o texto prolatado pelo sub-relator de autos, e exara o seguinte entendimento;

Está claro que a venda de salvados ou sucatas geralmente vendidos em leilão não passam pelo controle rigoroso das autoridades de trânsito. Ficou demonstrado na CPI que veículos sem a menor condição de voltarem a circular são vendidos como recuperáveis. Ora, não havendo fiscalização eficaz, na prática, as seguradoras decidem quais os veículos serão alienados como salvados e quais serão como sucatas. Isso permite os absurdos já constatados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito, ou seja, veículos completamente destruídos sendo vendidos como salvados (com documentação, permitindo o seu retorno à circulação), como o exemplo citado às fls. 24/25/26 do presente relatório, que denota indícios de fraudes.

Interessante destacar que os veículos vendidos como salvados, quando voltam a circular, não são aceitos para seguros, o que me faz crer que as seguradoras não confiam nos procedimentos que são adotados para classificação dos danos. Vale dizer, a negativação imposta pode servir como atestado de que tais veículos, realmente, não tinham condições de voltar a circular.

Evidenciado está que o comércio de sucatas e salvados interessa ao mercado paralelo de autopeças, aos leiloeiros e aos criminosos. Não há qualquer vantagem ao segurado que acaba sendo vítima do próprio sistema. Por dever de lealdade, quero crer que a edição da Resolução nº 297, de 21 de novembro de 2008, que entrará em vigor no dia 1º de agosto de 2009, minimizará

substancialmente a questão da classificação dos salvados e sucatas, pois tal norma adota critérios menos subjetivos para tanto e a autoridade de trânsito terá maior participação e controle.

4.1) Ofício ao Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo – DETRAN solicitando que o mesmo intensifique a fiscalização da venda de salvados e sucatas, a fim de que se iniba tais práticas irregulares.

4.2) Inobstante a isto, por força de competência constitucional, instamos o Poder Executivo Estadual a encaminhar a esta Casa projeto de lei que discipline sobre *'restrições e sanções à comercialização de partes, peças e acessórios automotivos usados ou de origem legal não comprovada'*.

4.3) Oficie-se ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, para que este apure no âmbito administrativo infrações contra a ordem econômica contrárias a Lei nº 8884 de 11 de junho de 1994.

5. DA OPERAÇÃO PARAGUAI/BOLÍVIA

Sobre a operação Paraguai/Bolívia, à vista das manifestações e do destaque de fls. 14 a 20 do presente relatório e conforme o apresentado pelo sub-relator de autos, acolhemos a avaliação de que segundo reclamações de inúmeros segurados vítimas de furto ou roubo, algumas seguradoras, utilizando-se de contratos particulares de compra e venda de veículos ideologicamente falsos e obtidos em cartórios do Paraguai/Bolívia, negavam o pagamento da indenização alegando que os referidos segurados não eram vítimas, mas sim fraudadores, pois haviam alienado seus veículos antes da comunicação do sinistro.

Para coagir as vítimas, as seguradoras montaram um “esquema” criminoso com a conivência de policiais brasileiros e cartórios paraguaios/bolivianos.

A atividade criminosa consistia na formulação de um boletim de ocorrência de estelionato junto ao 27º Distrito Policial da capital, em que figurava como autor do delito o próprio segurado. Desta forma, alguns policiais desse distrito (que já foram identificados e estão respondendo nas instâncias competentes, razão pela qual deixo de nomeá-los), utilizando-se do boletim de ocorrência, intimidavam os segurados a desistirem do pagamento da indenização, sob pena do prosseguimento do inquérito policial.

Com isso, muitas vítimas diante da dificuldade em provar sua inocência acabavam concordando com a desistência, o que gerava um lucro ainda maior para as seguradoras.

O “esquema” foi descoberto porque uma das vítimas era Deputado Estadual do Mato Grosso do Sul, Flávio Kayatt, que resolveu investigar a fundo o que de fato estava ocorrendo.

5.1 DOS FATOS E DO ENVOLVIMENTO DO 27º DP DA CAPITAL DE SÃO PAULO

Considerando os fatos, depoimentos e informações elencados nos autos, bem como o mérito levantado efetuado pelo sub-relator e a manifestação de fls 14 a 20 do presente relatório concluímos pela necessidade imperiosa encaminhamento à Corregedoria Geral da Polícia Civil dos graves fatos ocorridos no 27º DP da Capital e apuração de eventuais crimes ali praticados.

6) DAS OFICINAS REPARADORAS

Sobre a questão das oficinas reparadoras credenciadas ou referenciadas, há fortes indícios de irregularidades praticadas pelas Seguradoras em detrimento de oficinas não credenciadas, o que pode vir a caracterizar a prática ilegal da cartelização e outras práticas de cerceamento da livre concorrência, o que em ocorrendo desrespeita frontalmente a Lei Federal nº 8.884/94 que disciplina a matéria.

Pelas informações prestadas pelos depoentes na CPI os representantes das seguradoras não conseguiram furtar-se do embaraço causado quando indagados e não houve negativa por parte desses representantes sobre a existência de relação assim denominada pelo segmento como lista negra, o que contraria a legislação vigente, ocasionando a deslealdade entre os concorrentes.

7) DOS CRIMES CONTRA A ORDEM TRIBUTÁRIA

Em diligência na Secretaria Estadual da Fazenda, com o Secretário Mauro Ricardo e técnicos de ICMS, o relator indagou a Secretaria se haveria irregularidade na hipótese de que na reposição ou reparação de peças em um veículo, deve a seguradora ao invés de fazer a Nota Fiscal da aquisição da peça

em nome do segurado, fazê-la em seu nome, pois ela é a intermediária, recolher o ICMS e então fazer nova Nota Fiscal em nome do beneficiário. Concluiu o Secretário da Fazenda e seus técnicos de que se há essa prática, as operadoras de seguro estão cometendo irregularidades contra o fisco estadual.

Com base nos documentos apresentados e com fundamento legal nos termos da Nota Técnica enviada ao Relator desta CPI pela Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, apresentamos as seguintes medidas;

6.1) Considerando os fortes indícios da prática de sonegação fiscal constatados por esta CPI, encaminhamos cópia de todos os volumes e do relatório final para que a Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo apure no período dos últimos cinco anos fiscais os ilícitos praticados pelas operadoras de seguro do Estado de São Paulo no Recolhimento do ICMS e do IPI.

6.2) Da mesma forma, encaminhamos cópia de todos os volumes e do relatório final ao Ministério Público Estadual, para que, como representante da população, faça a aferição dos indícios de crimes e ilícitos praticados e de procedimento na forma da lei.

6.3) Da mesma forma encaminhamos cópia de todos os volumes e do relatório final ao Ministério Público Federal para que como representante da população faça a aferição dos indícios de crimes e ilícitos praticados e de procedimento na forma da lei.

8) DESTAQUE AO SUB-RELATORIO DE AUTOS

Enalteçamos e agradecemos a notável participação do sub-relator de autos na presente CPI, o ínclito deputado estadual Fernando Capez, por seu brilhantismo e honroso trabalho, denotando vasto conhecimento na defesa intransigente da lei.

O sub-relatório exarado pelo eminente parlamentar traduz por meio das informações coletadas a necessidade desta Casa legislar imediatamente o exposto nas proposições.

Sobre a primeira proposição, tendo por objeto restabelecer o equilíbrio das relações contratuais entre segurados e seguradoras, o que passamos a expor;

8.1) Proposição nº 1 do sub-relator de autos;

Projeto de Lei n.º , de 2009

Impõe sanções às seguradoras que praticarem condutas lesivas aos segurados ou terceiros e dá outras providências.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - Ficam proibidas as seguradoras, no caso de reparação de veículos sinistrados, de impor aos segurados ou a terceiros a relação das oficinas reparadoras ou prestadoras de serviços credenciadas/referenciadas como condição para o conserto.

§ 1º - As centrais de atendimento das seguradoras deverão informar aos segurados e a terceiros, quando do atendimento do sinistro, o direito de livre escolha da oficina reparadora, sem que isso implique por si só na negativa da indenização ou reparação.

§ 2º - Nos contratos de seguro haverá, necessariamente, uma cláusula com letra destacada informando ao segurado do direito de livre escolha da oficina reparadora ou prestadora de serviço de reparação, no caso de sinistro.

§ 3º - Feita a escolha da oficina reparadora pelo segurado ou terceiro, a seguradora não poderá praticar as seguintes condutas:

- 1- impor diferenciação de prazos para vistoria preliminar e para a liberação dos reparos;
- 2- condicionar a liberação dos reparos ao fornecimento de peças pela própria seguradora;
- 3- remover o veículo para oficinas credenciadas/referenciadas, sem autorização expressa do segurado ou terceiro;
- 4- impor ao segurado ou terceiro a responsabilidade de arcar com a diferença do custo da reparação ou pela garantia dos serviços prestados;

- 5- criar diferenciação para a utilização de benefícios pelo segurado, tais como, carros reservas, descontos na franquia e outros, quando da ocorrência do sinistro;
- 6- exigir termo de responsabilidade para realização de vistoria de sinistro e liberação de reparos;
- 7- estabelecer diferenciação quanto à forma de faturamento realizada para oficinas credenciadas e não credenciadas;
- 8- estabelecer como condição de pagamento, vistorias de qualidade, após a entrega do veículo pela oficina ao segurado ou terceiro;
- 9- estabelecer como condição de pagamento a apresentação de notas fiscais de compra de peças pela oficina reparadora;
- 10- estabelecer tempos de reparo máximos para cada reparação.

§ 4º – Havendo a prática das condutas mencionadas neste artigo, a seguradora estará sujeita ao pagamento de multa no valor de 100 (cem) a 1.000 (um mil) UFESPs, por ocorrência, dobrada em caso de reincidência.

§ 5º – A pena de multa será aplicada nos termos da Lei Federal n. 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), após regular processo administrativo em que seja garantido o contraditório e ampla defesa.

Artigo 2º - As seguradoras e oficinas reparadoras que utilizarem peças não originais ou usadas, sem a expressa autorização dos segurados ou terceiros, terão a inscrição estadual cassada por até 5 (cinco) anos, sem prejuízo das sanções próprias previstas em outras legislações aplicáveis ao contrato de seguro.

§ 1º - A autorização a que se refere o *caput* deverá ser solicitada aos segurados e terceiros, antes do início dos reparos, por escrito, de forma clara e objetiva.

§ 2º – A cassação se dará após regular processo administrativo, no qual seja garantido o contraditório e a ampla defesa.

Artigo 3º - A comercialização, por pessoas físicas ou jurídicas obrigadas à inscrição no cadastro de contribuintes do ICMS, de partes, peças e acessórios automotivos usados será regulada por esta lei.

Artigo 4º – Na hipótese de comercialização de partes, peças e acessórios automotivos usados na fabricação, conserto ou reparação de veículo automotor, que tenham sido destacados de outros veículos, as empresas seguradoras:

I - providenciarão expressa autorização do segurado para aquisição do produto, hipótese em que manterão o documento à disposição da fiscalização pelo prazo de 5 (cinco) anos;

II - exigirão que a Nota Fiscal emitida pelo estabelecimento revendedor venha acompanhada de cópia da Nota Fiscal referente à entrada da mercadoria no estabelecimento do fornecedor, a qual também será mantida à disposição da fiscalização por idêntico período.

§ 1º - Ficam sujeitas a pena de perdimento do produto o empresário ou sociedade empresarial descrita no artigo 1º que descumprir o previsto neste artigo.

§ 2º - A penalidade de que trata o § 1º deste artigo será aplicada sem prejuízo de outras sanções administrativas ou de caráter civil ou penal.

Artigo 5º - A aplicação da pena de perdimento será imposta no curso de procedimento administrativo fiscal, que será iniciado pela apreensão das mercadorias por autoridade fiscal, garantido o direito ao contraditório e à ampla defesa nos termos da legislação que regula o procedimento administrativo.

Artigo 6º - Uma vez aplicada a pena de perdimento, a mercadoria será incorporada ao patrimônio do Estado e encaminhada para destruição, transformando-se em sucata.

§ 1º - O Poder Executivo adotará as providências necessárias à remoção, transporte e processamento das mercadorias, assim como da comercialização da sucata, podendo para tanto firmar acordos ou promover contratações com órgãos públicos e empresas.

§ 2º - Os resultados financeiros provenientes da comercialização da sucata serão doados ao Fundo Social de Solidariedade do Estado (Fussesp) ou a outra entidade de fins filantrópicos ou assistenciais designada pelo Poder Executivo.

Artigo 7º - Para os fins desta lei, são infrações administrativas:

I - a realização de desmonte ou venda de autopeça usada ou recondicionada por pessoa jurídica não credenciada gerará a interdição do estabelecimento.

II - realização de desmonte ou venda de autopeça usada ou recondicionada sem autorização:

- a) multa de 500 (quinhentas) a 1.500 (mil e quinhentas) UFESPs, por veículo;

b) perda do credenciamento e interdição do estabelecimento;

c) perdimento da mercadoria, incorporando-se a mesma ao patrimônio do Estado.

III - comercialização de autopeças usadas ou recondicionadas sem gravação do número do chassi:

a) multa de 200 (duzentas) a 500 (quinhentas) UFESPs, por veículo;

b) suspensão do credenciamento por até 90 (noventa) dias;

c) perda do credenciamento e interdição do estabelecimento;

d) perdimento da mercadoria, incorporando-se a mesma ao patrimônio do Estado.

IV - manutenção no estabelecimento de peças sem gravação do número do chassi:

a) multa de 100 (cem) a 200 (duzentas) UFESPs por veículo;

b) suspensão do credenciamento por até 30 (trinta) dias;

V - manutenção por mais de 5 (cinco) dias no estabelecimento de veículo ou autopeça sem a autorização a que se refere o artigo 4º:

a) multa de 200 (duzentas) a 500 (quinhentas) UFESPs por veículo;

b) suspensão do credenciamento por até 60 (sessenta) dias;

c) perda do credenciamento e interdição do estabelecimento;

d) perdimento da mercadoria, incorporando-se a mesma ao patrimônio do Estado.

VI - deixar de manter no estabelecimento, ou manter de forma irregular, cópia dos documentos fiscais da pessoa jurídica:

a) multa de 200 (duzentas) a 500 (quinhentas) UFESPs por autuação e suspensão de funcionamento por 15 (quinze) dias;

b) suspensão de credenciamento por até 90 (noventa) dias;

c) perda de credenciamento e interdição do estabelecimento.

VII - deixar de manter no estabelecimento, ou manter de forma irregular, livro de entrada e saída de veículos:

a) multa de 200 (duzentas) a 500 (quinhentas) UFESPs por autuação e suspensão de funcionamento por 15 dias;

b) suspensão de credenciamento por até 90 (noventa) dias;

c) perda de credenciamento e interdição do estabelecimento.

VIII - deixar de enviar, ou enviar com irregularidade, relatório mensal ao órgão executivo de trânsito:

a) multa de 100 (cem) a 200 (duzentas) UFESPs por autuação;

b) suspensão de credenciamento por até 60 (sessenta) dias;

c) perda de credenciamento e interdição do estabelecimento.

IX - emitir autorização em desconformidade com o disposto no artigo 4º: multa de 800 (oitocentas) UFESPs por autorização;

X - deixar, injustificadamente, de emitir autorização no prazo previsto no artigo 4º: multa de 300 (trezentas) UFESPs.

§ 1º - A aplicação das sanções a que se refere este artigo será graduada segundo a gravidade da infração e levará em consideração a reincidência.

§ 2º - A gradação da sanção no caso do inciso V levará em consideração a quantidade de dias do bem no estabelecimento.

§ 3º - O protocolo do requerimento previsto no § 1º do artigo 4º supre a falta da autorização no caso do inciso V, observado o prazo de validade disposto no § 4º do artigo 4º.

§ 4º - O interessado poderá interpor defesa no prazo de 5 (cinco) dias, contados da ciência da decisão que aplicar a sanção.

Artigo 8º - Na hipótese de resistência do proprietário, do administrador ou de empregados do estabelecimento, será requisitado o auxílio de força policial.

Artigo 9º - As seguradoras deverão emitir e entregar aos segurados e terceiros o Certificado de Garantia por escrito dos serviços prestados e da relação de peças substituídas, nos termos da Lei.

Parágrafo único – Os orçamentos avaliados pelas seguradoras deverão estar assinados pelos segurados e terceiros, nos termos da lei.

Artigo 10 - Nos locais de atendimento das seguradoras, corretoras de seguros, reguladoras de sinistros, oficinas de reparação e quaisquer outros de acesso ao segurado ou terceiro serão afixadas placas indicativas informando aos consumidores quais são seus direitos no conserto dos veículos sinistrados.

§ 1º – As placas deverão estar em local de fácil visibilidade, sendo de tamanho não inferior a 30 (trinta) centímetros de largura e 50 (cinquenta) centímetros de comprimento, observando-se a proporcionalidade das letras em sua área útil.

§ 2º – O descumprimento ao previsto no *caput* ensejará o pagamento de multa no valor de 75 (setenta e cinco) UFESPs, dobrada em caso de reincidência.

Artigo 11 - As seguradoras não poderão comissionar ou gratificar empresas ou profissionais na área de investigação de sinistros, seja para autorizar ou negar o pagamento do seguro.

Parágrafo único – O descumprimento do previsto no *caput* sujeitará as seguradoras ao pagamento de multa no valor de 500 (quinhentas) UFESPs.

Artigo 12 – As seguradoras não poderão negar seguro para veículos salvados que tenham sido considerados aptos para circulação nas inspeções dos órgãos ou entidades de trânsito.

Parágrafo único – O descumprimento do previsto no *caput* sujeitará o infrator ao pagamento de multa no valor de 100 (cem) a 1.000 (um mil) UFESPs, dobrada em caso de reincidência.

Artigo 13 - As seguradoras, fabricantes, distribuidores, concessionárias autorizadas, varejistas e oficinas de reparação, quando do fornecimento de peças pela seguradora, deverão se enquadrar no Regime Especial do ICMS do Estado de São Paulo.

Artigo 14 - O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias.

Artigo 15 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

8.2) Proposição nº 2 do sub-relator de autos

Derrubada do veto ao projeto de lei nº 386/2007, de autoria do Deputado Fernando Capez, que dispõe sobre a obrigatoriedade das seguradoras comunicarem ao DETRAN/SP, todos os sinistros de veículos registrados no Estado que forem considerados perda total. Tornando-se lei, contribuirá para o combate ao crime organizado e, principalmente, para acabar com o mercado de peças de origem duvidosas, uma vez que prevê o esmagamento das carcaças/sucatas.

8.3) Proposição nº 3 do sub-relator de autos

Neste item o sub-relator reitera providências também esposadas por este relator, o que reforça as medidas a serem efetuadas pelos órgãos públicos por ambos citados, que possuem competência legal para implementá-las, a saber;

3.1) Encaminhamento de cópia deste sub-relatório e do relatório final, ficando à disposição os demais documentos obtidos por esta CPI, aos órgãos abaixo relacionados, para as providências cabíveis no âmbito de suas atribuições:

- a) Ministério Público do Estado de São Paulo, para subsidiar as investigações existentes e abertura de novas, se assim entender;
- b) Ministério Público Federal no Estado de São Paulo, para instauração de procedimento investigatório visando à eventual existência de condutas que violam os princípios da ordem econômica, inclusive com repercussão na esfera criminal;
- c) Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo – DETRAN/SP, com a finalidade intensificar a fiscalização da venda de salvados e sucatas;
- d) Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, visando à apuração de práticas lesivas aos segurados, principalmente no que concerne à imposição de oficinas credenciadas/referenciadas, o que viola dispositivos do Código de Proteção e Defesa ao Consumidor - CDC;
- e) Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, com o objetivo de apurar no âmbito administrativo eventuais práticas de violação às disposições da Lei Federal nº 8.884/94;
- f) Secretaria Estadual dos Negócios da Fazenda – SP, para instauração de procedimento administrativo com o escopo de apurar irregularidades fiscais na aquisição de peças (Regime Especial do ICMS);
- g) Congresso Nacional, sugerindo a apresentação de projeto de lei para proibir o comércio de salvados e sucatas e o aumento dos poderes fiscalizadores da SUSEP, tendo em vista, inclusive, a defasagem da legislação pertinente;

8.4) Proposição nº 4 do sub-relator de autos

Quanto a propositura de nº3 propugnada pelo sub-relator de autos, consideramos quanto ao seu mérito do mais louvável e elevado teor, com a qual concordamos in totum, visto que não podemos nos furtar em dar a resposta almejada pela sociedade, ou seja, os possíveis ilícitos praticados deverão ser rigorosamente apurados e os responsáveis serem punidos na forma da lei.

É notório e razoável afirmar que nossa avaliação é perfunctória e pelo que depreende-se dos autos se faz necessário o prosseguimento das investigações. Considerando a exiguidade do tempo destinado a esta Comissão Parlamentar, não podemos qualificar por pérfidos os depoentes aqui inquiridos.

Entretanto, havendo indícios que afloram dos autos, nesta fase, acolhemos a manifestação do sub-relator de autos, e encaminhamos para aferição

por parte do Ministério Público, da Defensoria Pública e da Procuradoria Geral do Estado, com cópia de toda a documentação, para que promovam a responsabilidade criminal ou civil e adotem outras medidas decorrentes de suas funções institucionais.

É nosso desejo que os órgãos públicos investigativos dêem continuidade ao trabalho, apurando e aprofundando-se nessas questões e para que façam valer a lei, pois é imperativo de justiça que se apure todos os indícios apontados por essa Comissão Parlamentar de Inquérito.

8.5) Proposição nº 5 do sub-relator de autos

Em relação a este item da criação do Dia da Conciliação proposto pelo Sub-relator, considerando a relevância e magnitude da propositura, apoiamos desde já e esperamos que na qualidade de Deputado com assento nessa Casa e na forma regimental apresente a referida proposição que sem dúvida pode ser um instrumento de conscientização e solução dos conflitos entre as partes. Outrossim, lembramos que o instituto da Conciliação já existe e é largamente aplicado no âmbito do Poder Judiciário Estadual.

9. DO SUB-RELATÓRIO DO SEGURO SAUDE

9.1 Considerando o exposto no relatório do sub-relator da área de saúde recomendo à Comissão Parlamentar de Inquérito a constituição de uma legislação própria do Estado de São Paulo com o objetivo de aperfeiçoar, através de uma agência de regulação do Poder Executiva, a relação operadoras de planos de saúde -clientes ou beneficiário- prestadores de serviços de saúde.

9.2 Solicito ainda um estudo detalhado do Executivo paulista com o objetivo de avançar sobre o sistema privado a fim de criarem-se mecanismos de aquisição de planos de saúde para diminuir a demanda do Estado e melhor equacionar o sistema de saúde pública como um todo.

10. SUGESTÕES DO RELATOR

Considerando a gravidade dos problemas ora apontados e da real necessidade deste parlamento dar a sua contribuição objetivando o saneamento apresentamos duas proposições, a primeira de minha lavra que dispõe sobre a regularização dos serviços de pátios e depósitos de veículos retidos, apreendidos, removidos e recolhidos a qualquer título, refere-se ao projeto de lei 499/2004 que está pronto para a Ordem do Dia em tramite nessa Casa de Leis, que a CPI oficie ao Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo para ser discutido e apreciado por parte dos nobres pares em plenário, a saber:

10.1) Projeto de Lei nº1

PROJETO DE LEI Nº 499, DE 2004

Dispõe sobre a celebração de convênios com os permissionários dos serviços de manutenção de depósitos e pátios de veículos recolhidos e dá outras providências

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Art.1º - Fica o Poder Executivo autorizado a estabelecer convênio com a Associação dos Proprietários de Pátios e Depósito de Veículos do Estado de São Paulo –APPAVESP- delegando aos seus associados a prestação de serviços referente a manutenção e direção de depósitos e pátios de veículos recolhidos e removidos.

Parágrafo único – Entenda-se por veículos recolhidos ou removidos aqueles abandonados, acidentados, retidos e apreendidos.

Art.2º - O Poder Executivo determinará os parâmetros para o credenciamento do particular para a prestação de serviços de depósitos e pátios de veículos recolhidos e removidos a qualquer título.

Art.3º - Os investimentos para a execução desses serviços correrão por conta e risco do permissionário.

Art. 4º - O ônus com a execução dessas atividades devem ser suportados pelo Estado ou Município tratando-se de:

I - veículos que vão à hasta pública (do poder municipal, estadual e do judiciário);

II – veículos que ficam à disposição da Justiça;

III – veículos objetos de arrendamento, financiamento, furto ou roubo apreendidos pelas autoridades policiais.

Art. 5º - A restituição dos veículos apreendidos, removidos e recolhidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além dos outros encargos previsto na legislação específica.

Art. 6º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da publicação.

Art. 7º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta de dotação orçamentária própria.

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

JUSTIFICATIVA

A presente propositura objetiva disciplinar os serviços de pátios e depósitos de veículos retidos, apreendidos, removidos e recolhidos a qualquer título. Esta atividade, hoje exercida por profissionais de elevadíssimo espírito público, foi aos poucos abandonada pelo estado, registrando-se casos freqüentes de furtos e danos em veículos recolhidos aos pátios e depósitos administrados

pelo Poder Público. Assim, a seriedade no credenciamento – *efetivada através da celebração de convênio entre o DETRAN* (Departamento Estadual de Trânsito) e a *APPAVESP* (Associação dos Proprietários de Pátios e Depósito de Veículos do Estado de São Paulo) e a permanente fiscalização dos órgãos de trânsito do Estado, trarão benefícios maiores à população e tornarão confiável um serviço de extrema necessidade às seguranças pública e viária.

Isto posto, solicito o beneplácito de meus pares para aprovação desta propositura.

Sala das Sessões, em 4/8/2004

a) Waldir Agnello - PTB

10.2) Projeto de lei nº 2

A segunda proposição de autoria do Presidente dessa CPI, nobre Deputado Said Mourad, que objetiva disciplinar o cadastramento das Companhias Seguradoras para fins de comunicação de ocorrência de sinistro de veículos automotores de via terrestre e dá outras providências correlatas;

Projeto de Lei nº , de 2009.

Disciplina o cadastramento das Companhias Seguradoras para fins de comunicação de ocorrência de sinistro de veículos automotores de via terrestre e dá outras providências correlatas.

A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:

Artigo 1º - A Companhia Seguradora deverá realizar cadastramento junto ao Departamento Estadual de Trânsito – Detran/SP para fins de registro de todas as comunicações relativas à ocorrência de sinistro de veículos automotores de via terrestre, em decorrência dos contratos de seguro firmados com seus segurados.

Parágrafo Único – O Detran/SP especificará os documentos necessários à realização do cadastramento.

Artigo 2º - A Companhia Seguradora deverá efetuar o registro de todas as ocorrências de sinistro, comunicando o Departamento Estadual de Trânsito – Detran/SP no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

Parágrafo Único. O registro contemplará as seguintes informações:

I – dados do veículo: placa, Renavan (Registro Nacional de Veículos Automotores), chassi, marca, modelo, cor, ano de fabricação e ano do modelo;

II – número do contrato de seguro e data da indenização integral ou da autorização para a promoção do conserto do veículo;

III – nome, endereço e identidade do veículo;

IV – 1 foto frontal, 1 foto da lateral esquerda, 1 foto da lateral direita e 1 foto da traseira do veículo;

V – número do documento de baixa do registro do veículo junto ao Detran/SP, quando preceder a comunicação;

Artigo 3º - A comercialização do veículo sinistrado, de forma direta ou por meio de leiloeiro contratado, somente poderá ser realizada mediante autorização prévia emitida pelo Detran/SP, responsável pelo controle do procedimento e análise da classificação do dano, nos termos de regulamentação editada pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Artigo 4º - O requerimento para a comercialização do veículo sinistrado deverá ser instruído com os seguintes itens:

I – classificação do dano ou indicação da baixa definitiva do veículo;

II – nome do proprietário atual, CPF (Cadastro Nacional de Pessoas Físicas) ou CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas) e endereço;

III – dados do veículo: placa, Renavan (Registro Nacional de Veículos Automotores), chassi, marca, modelo, cor, ano de fabricação e ano de modelo;

IV- 1 foto frontal, 1 foto da lateral esquerda, 1 foto da lateral direita e 1 foto da traseira do veículo;

V – comprovante de entrega da documentação, da placa e das partes do chassi que contém o registro VIN, quando necessário.

Artigo 5º - A destinação do veículo para desmonte e comercialização de peças e partes deverá ser precedida da respectiva baixa do registro do veículo junto ao Detran/SP.

Artigo 6º - O Detran/SP divulgará trimestralmente Diário Oficial do Estado de São Paulo e no site da Secretaria de Segurança Pública, nos moldes da lei nº 9195/95, a relação de veículos sinistrados com destinação para desmonte e comercialização de peças e partes, contendo a identificação do veículo.

Artigo 7º - A Companhia Seguradora que descumprir as obrigações dispostas nesta lei ficará sujeita à seguintes sanções:

a) multa de 2000 (duas mil) UFESP's (Unidade Fiscal do Estado de São Paulo),;

b) na reincidência, cassação da inscrição estadual.

Artigo 8º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de verbas próprias, consignadas em orçamento e suplementadas se necessário.

Artigo 9 – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Justificativa

A propositura pretende impor maior rigor no sistema de controle dos veículos sinistrados, quando da indenização promovida pela Companhia Seguradora, impondo a obrigação de realizar a necessária comunicação ao Departamento Estadual de Trânsito, a quem incumbirá, nos termos dos artigos 106, 123, III, 124, IV, V, X, 126, 127 e 240, todos do Código de Trânsito Brasileiro, avaliar e classificar os danos dos veículos envolvidos em acidente de trânsito. O novo sistema de controle e fiscalização, realizado por meio do cadastramento das Companhias Seguradoras, permitirá a verificação dos veículos sinistrados que são comercializados no mercado com direito a documentação, ou seja, aqueles que, em face da classificação do dano de pequena ou média monta, são passíveis de recuperação e comercialização; ao contrário, imporá àqueles a obrigação de realizar a baixa definitiva do veículo inservível, dada a classificação do dano impeditivo ao retorno à circulação nas vias públicas. Esse sistema implicará em maior rigor do controle, que por certo diminuirá a incidência de ilícito penais perpetrados por terceiros que, à margem da lei, visam apenas a aquisição da documentação relativa ao veículo sinistrado. Trata-se do estabelecimento de regras de controle da atividade econômica exercida no âmbito deste Estado, sem qualquer conflito ou interferência no regramento técnico previstos no Código de Trânsito Brasileiro, atualmente disciplinado pela Resolução nº 297, de 21 de novembro de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Sala das Sessões, em....

CPI das Seguradoras

Se faz mister e criterioso é que estas proposições acima descritas sejam apreciadas e aprovadas de forma célere, dentre outras proposições apresentadas pelos outros parlamentares que merecem o mesmo tratamento, pela necessidade de que esta Casa legisle o que atenderá aos anseios e objeto dessa CPI.

10.3) Proposição nº3

A presente proposta emitida pelo Presidente dessa CPI, Deputado Said Mourad, visa firmar um Termo de Conciliação entre as seguradoras e o Poder Judiciário a fim de haja um maior número de conciliação nos processos de indenização de seguradoras na esfera judicial.

Ex positis, são essas as razões que nos levaram a essas conclusões que entendemos ser necessárias para o bom desenvolvimento da atividade das operadoras de seguro no Estado de São Paulo, o que gerará segurança jurídica, equilíbrio entre as partes e satisfação do usuário em cumprimento de nossa função pública.

Ademais, contamos com o beneplácito apoio dos nobres pares na aprovação desse relatório por ser de lidima Justiça.

Sala das Comissões, em 14 de abril de 2009

Deputado Waldir Agnello
Relator da CPI das Operadoras de Seguros

Aprovado o Relatório Final em 14/04/2009

Plenário Tiradentes

a) Said Mourad (Presidente)

a) Said Mourad

a) Fernando Capez

a) Cássio Navarro

a) Milton Leite filho

a) Roberto Morais

a) Waldir Agnello

Anexo

Glossário de Termos de Seguro:

Sinistro: Ocorrência de acontecimento previsto no contrato de seguro e para a qual foi contratada a cobertura.

Seguro: É o contrato pelo qual a Seguradora se obriga, mediante cobrança de prêmio, a indenizar o cliente pela ocorrência de determinado evento ou por eventuais prejuízos previstos no contrato.

Danos Materiais: Todo e qualquer dano que atinja os bens móveis ou imóveis.

Danos Corporais: Tipo de dano caracterizado por lesões físicas causadas ao corpo da pessoa, excluindo dessa definição os danos estéticos.

APP (Acidentes pessoais por passageiro): Evento súbito e involuntário, exclusivamente provocado por acidente de trânsito com o veículo segurado, com

data caracterizada, exclusivo e diretamente externo, súbito, involuntário e violento, causador de lesão física e que, por si só, independente de toda e qualquer outra causa, tenha como consequência direta a morte ou invalidez permanente, total ou parcial, do(s) ocupantes(s) do veículo segurado.

Franquia: Valor previsto na apólice, seja em moeda corrente, seja em percentual a ser aplicado sobre o Valor Determinado (quando o veículo for enquadrado em Valor Determinado) ou valor médio de mercado do veículo (quando o veículo for enquadrado em Valor de Mercado), com o qual o cliente participará, obrigatoriamente, em caso de sinistros que envolvam danos parciais ao veículo (exceto nos casos de incêndio, queda de raio e/ou explosão) ou prejuízos indenizáveis referentes aos acessórios.

Valor de Mercado: Atualiza o valor da indenização no dia do pagamento de acordo com o preço de mercado.

Valor Determinado: Quantia fixa garantida ao cliente, no caso de indenização integral do veículo, fixado em moeda nacional e estipulado pelas partes no ato da contratação.

Danos Morais: Entende-se por dano moral a dor pela perda do ente querido, o sofrimento, a lesão que causar cicatrizes, a injúria, a difamação, a vergonha, isto é, qualquer lesão abstratamente considerada, inclusive danos de natureza psicológica.

Assistência: Garantias adicionais constantes em alguns seguros com serviços emergenciais, tais como: ambulância, coberturas provisórias de telhados, chuveiros, hospedagem, carro reserva, guincho, etc.

Apólice: É o instrumento do contrato de seguro pelo qual o segurado repassa à seguradora a responsabilidade sobre os riscos, estabelecidos na mesma, que possam advir. A apólice contém as cláusulas e condições gerais, especiais e particulares dos contratos e as coberturas especiais e anexos.

Bônus: É o desconto especial concedido ao segurado por apresentar, em determinado período de tempo, experiência satisfatória para com a seguradora.

Endosso: o documento expedido pelo Segurador, durante a vigência do contrato, pelo qual este e o Segurado acordam quanto a alteração de dados, modificam condições ou objetos da apólice ou o transferem a outrem.

Indenização: É a contraprestação do Segurador ao Segurado que, com a efetivação do risco (ocorrência de evento previsto no contrato), venha a sofrer prejuízos de natureza econômica, fazendo jus à indenização pactuada.

Proposta de Seguro: fórmula impressa, contendo um questionário detalhado que deve ser preenchido pelo segurado, ou seu representante de direito, ao candidatar-se à cobertura de seguro. A proposta é a base do contrato de seguro, geralmente dele fazendo parte.

Salvados: São os objetos que se consegue resgatar de um sinistro e que ainda possuem valor econômico. Assim são considerados tanto os bens que tenham ficado em perfeito estado como os parcialmente danificados pelos efeitos do sinistro.

Terceiro: Qualquer pessoa física ou Jurídica que não tenha parentesco de 1º grau com segurado, dependência econômico-financeira ou vínculo empregatício.

Vistoria Prévia: Prévia avaliação por pessoa autorizada pela seguradora, do estado do veículo antes da formalização do contrato de seguro que servirá de base para a definição do estado geral do veículo e fará parte integrante do contrato.

Seguro de Automóvel:

Qual a importância do seguro de Automóvel?

O proprietário ou o condutor de um veículo são responsáveis pelos prejuízos que este possa causar e, em caso de acidente, podem incorrer em graves responsabilidades, face às indenizações que podem ser exigidas. Por outro lado, impõe-se acautelar os legítimos interesses dos lesados em acidentes de viação. Características pessoais do motorista, como sexo, idade, tempo de habilitação, entre outras, influem no preço final do seguro do seu carro.

Qual a legislação vigente para Seguro de Automóveis?

É a Circular SUSEP 241/2004, de 9 de janeiro de 2004, que dispõe sobre a estrutura mínima das Condições Contratuais e das Notas Técnicas dos Seguros de Automóveis.

Quais são as principais garantias oferecidas?

Compreensiva (colisão, incêndio e roubo), Incêndio e Roubo, Colisão e Incêndio, Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos (Ver Pergunta 18), Acidentes Pessoais de Passageiros (Ver Pergunta 21).

Outras garantias que poderão ser oferecidas:

* Assistência 24 Horas: Tem como objetivo prestar assistência ao veículo segurado e a seus ocupantes, em caso de acidente ou pane mecânica e/ou elétrica.

* Acessórios: Garante a indenização dos prejuízos causados aos acessórios do veículo pelos mesmos riscos previstos na apólice contratada. Entende-se como acessório, original de fábrica ou não, rádio e toca-fitas, Cd players, televisores, etc, desde que fixados em caráter permanente no veículo segurado.

* Equipamentos: Garante a indenização dos prejuízos causados aos equipamentos do veículo pelos mesmos riscos previstos na apólice contratada. Entende-se como equipamento, qualquer peça ou aparelho fixado em caráter permanente no veículo segurado, exceto áudio e vídeo.

* Carroceria: Garante indenização, no caso de danos causados à carroceria do veículo segurado, desde que o sinistro seja decorrente de um dos riscos cobertos na apólice.

* Blindagem: Está coberta por esta garantia, a blindagem do veículo segurado, contra eventos cobertos pela apólice.

* Despesas Extraordinárias: Garante ao segurado, em caso de indenização integral, uma quantia estipulada no contrato de seguro, para o pagamento de despesas extras relativas a documentação do veículo, etc.

* Danos Morais: Garante ao Segurado o reembolso da indenização por danos morais causados a terceiros, pela qual vier a ser responsável civilmente em sentença judicial transitada em julgado, ou em acordo judicial ou extrajudicial autorizado de modo expresse pela seguradora.

* Extensão de Perímetro para os Países da América do Sul: Através desta garantia, o Segurado poderá ampliar a área de abrangência do seguro do seu veículo para os países da América do Sul.

* Valor de Novo: Garante ao Segurado, no caso de indenização integral, a indenização referente a Cobertura de Casco pelo Valor de Novo, nos casos em que o sinistro ocorra durante o período contratado na apólice de seguro.

Obs.: Valor de Novo: Valor do veículo zero Km constante na tabela de referência na data de ocorrência do sinistro.

Auto Frota: O SEGURO AUTO FROTAS é o seguro para proteger os veículos da sua empresa e dos seus funcionários, oferecendo o melhor custo/benefício.

Cobertura básica: Colisão, incêndio e roubo

Coberturas complementares: Acidentes pessoais de passageiros (morte e invalidez permanente total e/ou parcial); responsabilidade civil (danos materiais e corporais; danos morais).

Coberturas adicionais: Cobertura básica de vidros: pára-brisas, vidros laterais e traseiros; assistência 24 horas; carro reserva (para veículos de passeio com pagamento de custo adicional).

Outras vantagens:

Pagamento em até 4 vezes sem juros com boleto bancário; várias opções de franquia, inclusive franquia reduzida; opção de contratação de despesa extraordinária de 5% ou 10% para os casos de perda total ou roubo do veículo.

CPI das Operadoras de Seguro

Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo
Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI

“Investigação e apuração das práticas irregulares das operadoras de seguro”

Sub-relatório das Operadoras de Seguro de Autos

Presidente: Deputado SAID MOURAD

Vice-Presidente: Deputado EDSON GIRIBONI

Relator: Deputado WALDIR AGNELLO

Sub-relator de Autos: Deputado FERNANDO CAPEZ

Membros Efetivos		Membros Substitutos
Deputado Fernando Capez Deputado Roberto Engler (substituído pelo Deputado Cássio Navarro)	PSDB	Deputada Maria Lúcia Amary Deputado Bruno Covas
Deputado Enio Tatto	PT	Deputada Ana Perugini
Deputado Waldir Agnello	PTB	Deputado Conte Lopes
Deputado Milton Leite Filho	DEM	Deputado Gil Arantes
Deputado Said Mourad	PSC	Deputado Lelis Trajano
Deputado Baleia Rossi	PMDB	Deputado Jorge Caruso
Deputado Roberto Morais	PPS	Deputado Vitor Sapienza
Deputado Edson Giriboni	PV	Deputado Reinaldo Alguz

1. Introdução.

As Comissões Parlamentares de Inquéritos (CPIs) têm previsão constitucional (artigo 58, §3º, da Carta Magna) e são dotadas de poderes investigatórios próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos Regimentos Internos. São criadas mediante requerimento de um terço de seus membros para apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo que aos termos do trabalho a Comissão apresentará relatório circunstanciado, com suas conclusões, que será publicado no “Diário da Assembléia” e encaminhado:

I – à Mesa, para as providências de sua alçada ou do Plenário, oferecendo-se, conforme o caso, projeto de lei, de decreto legislativo ou de resolução, que será publicado e imediatamente incluído em Pauta;

II – ao Ministério Público, à Procuradoria-Geral do Estado e à Defensoria Pública, respectivamente, com a cópia da documentação, para que promovam a responsabilidade criminal ou civil, por infrações apuradas, e adotem outras medidas decorrentes de suas funções institucionais;

III – ao Poder Executivo, para adotar as providências saneadoras de caráter disciplinar e administrativo decorrentes do artigo 37, §§ 2º a 6º, da Constituição Federal, e demais dispositivos constitucionais e legais aplicáveis, assinalando prazo hábil para seu cumprimento;

IV – à Comissão Permanente que tenha maior pertinência com a matéria, à qual incumbirá fiscalizar o atendimento do prescrito no inciso anterior;

V – à Comissão de Fiscalização e Controle, e ao Tribunal de Contas do Estado, para as providências previstas no artigo 33 e seguintes da Constituição do Estado.

A CPI é um importante instrumento posto à disposição do Legislativo que se coaduna com uma das funções precípuas deste Poder.

2. Objetivos da CPI.

A presente Comissão tem como finalidade apurar as irregularidades praticadas pelas operadoras de seguros, em razão das inúmeras reclamações dos usuários do serviço.

Em razão da divisão dos trabalhos, ressalto que o presente sub-relatório tem enfoque tão somente nas operadoras de seguro de veículos, o que permitirá uma melhor obtenção de resultados. Desta forma, não abordarei as questões atinentes aos seguros de saúde.

3. Cronologia da CPI.

Em 06 de agosto de 2008, o Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, por meio do Ato n. 54/2008, instaurou a CPI, de autoria do Deputado Said Mourad e outros, com a finalidade de apurar práticas irregulares das operadoras de seguros.

No dia 04 de setembro de 2008, através do Ato n. 62/2008 da Presidência, foram nomeados membros efetivos os Deputados Samuel Moreira, Barros Munhoz, Enio Tatto, Estevam Galvão, Reinaldo Alguz, Jorge Caruso, Roberto Morais, Conte Lopes e Said Mourad. Como substitutos foram nomeados os Deputados Fernando Capez, Roberto Engler, Roberto Felício, Milton Leite, Edson Giriboni, Baleia Rossi, Vitor Sapienza, Waldir Agnello e Leis Trajano.

Na sessão do dia 09 de setembro de 2008, a CPI foi instalada e, em seguida, foi adiada a indicação e escolha do Presidente e Vice para data posterior.

Através do Ato n. 73/2008, também da Presidência, de 26 de novembro de 2008, foram nomeados membros efetivos os Deputados Fernando Capez, Roberto Engler, Enio Tatto, Milton Leite Filho, Edson Giriboni, Baleia Rossi, Roberto Morais, Waldir Agnello e Said Mourad. Como substitutos foram nomeados as Deputadas e Deputados Maria Lúcia Amary, Bruno Covas, Ana Perugini, Gil Arantes, Reinaldo Alguz, Jorge Caruso, Vitor Sapienza, Conte Lopes e Leis Tarajano.

Em sessão presidida pelo Deputado Roberto Engler, no dia 03 de dezembro de 2008, foram eleitos Presidente, Vice-Presidente, os Deputados Said Mourad e Edson Giriboni; e indicados Relator e Sub-Relator de Autos, os Deputados Waldir Agnello e Fernando Capez, respectivamente.

No dia 10 de dezembro de 2008, aprovou-se a indicação do Deputado Enio Tatto para a sub-relatoria dos seguros de saúde, deliberando-se pela realização das reuniões de trabalhos todas as quartas-feiras.

4. Da questão de ordem apresentada.

Não se conformando que a CPI foi formalmente instalada no dia 09 de setembro de 2008 e iniciou seus trabalhos efetivamente quando da eleição do Presidente e Vice, em 04 de dezembro de 2008, este sub-relator formulou a questão de ordem abaixo transcrita.

QUESTÃO DE ORDEM

Requeiro, nos termos do artigo 260, do Regimento Interno, que esta Comissão Parlamentar de Inquérito, constituída com a finalidade de investigar as irregularidades praticadas por seguradoras, formule Questão de Ordem junto à Presidência desta Casa, a fim de dirimir à respeito do termo inicial dos trabalhos das CPIs, tendo em vista o disposto no artigo 34, §3º, do mesmo dispositivo legal.

JUSTIFICATIVA

Segundo prevê o artigo 13, §2º, da Constituição do Estado: "As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno, serão criadas mediante requerimento de um terço dos membros da Assembléia Legislativa, para apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, quando for o caso, encaminhadas aos órgãos competentes do Estado para que promovam a responsabilidade civil e criminal de quem de direito." O referido dispositivo, com as adaptações necessárias, é cópia do disposto no artigo 58, §3º, da Constituição Federal, que trata das Comissões Parlamentares de Inquérito no âmbito do Congresso Nacional ou das Casas Legislativas que o formam.

Como se vê, em tais dispositivos não há expressa normatização sobre o termo "a quo" para a contagem do prazo certo, apenas havendo referência ao quórum necessário para subscrição do requerimento.

Segundo o entendimento preconizado pelo Supremo Tribunal Federal, a Comissão Parlamentar de Inquérito não depende de deliberação do Plenário da respectiva Casa para ser constituída, bastando que o requerimento esteja subscrito com um número de parlamentares necessário, indique fato determinado e tenha prazo certo (ADIN n. 3.619/SP).

Para elucidar a questão é necessário que se faça a distinção entre a criação, a constituição e a instalação da CPI.

A criação se dá com o requerimento apresentado nos termos constitucionais e regimentais.

A constituição é ato subsequente, proferido pelo Presidente da Casa, desde que apurado que o requerimento preenche todos os requisitos e após indicação, feita pelos Líderes, dos respectivos membros dos partidos.

Por fim, a instalação se dará em reunião convocada, dentro de cinco dias da data da constituição, pelo membro efetivo mais idoso, tendo por finalidade a eleição do Presidente e do Vice-Presidente.

Nesse sentido, verificamos, salvo melhor juízo, que há três fases distintas no Regimento Interno que disciplinam o funcionamento das CPIs. Ora, o prazo certo para a conclusão dos trabalhos só pode ter início quando efetivamente instalada a CPI, nos moldes do artigo 34, §3º, do Regimento Interno.

Com a devida vênia, qualquer interpretação diversa implicaria no cerceamento dos trabalhos e prejuízo da apuração dos fatos, pois enquanto não efetivamente instalada será mera ficção jurídica.

Referida questão de ordem foi respondida pelo Presidente da Casa, Deputado Vaz de Lima, com o seguinte teor:

O SR. PRESIDENTE - VAZ DE LIMA - PSDB - Esta Presidência, vai responder a duas Questões de Ordem:

(...)

Outra Questão de Ordem:

Senhoras Deputadas, Senhores Deputados, na Sessão Ordinária de 10 de dezembro último, o senhor Deputado Said Mourad, na qualidade de Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito, constituída com a finalidade de investigar e apurar práticas irregulares das operadoras de seguro, submeteu à apreciação desta Presidência, com fundamento no artigo 260, do Regimento Interno, questão de ordem formulada pelo nobre Deputado Fernando Capez.

Em suas considerações, entende sua Excelência, o ilustre Deputado Fernando Capez, após discorrer sobre as fases que disciplinam as CPIs, que o prazo certo para a conclusão dos trabalhos só pode ter início, quando efetivamente instalada a CPI, nos moldes previstos pelo § 3º do artigo 34 do Regimento Interno: "Constituída mediante Ato do Presidente da Assembléia publicado no Diário da Assembléia, a Comissão será instalada em reunião convocada, dentro de 5 dias, pelo mais idoso de seus membros efetivos para eleição do Presidente e Vice-Presidente.". Esta, portanto, é a síntese do questionamento.

Passo a responder.

A fundamentação jurídico-constitucional das comissões parlamentares de inquérito encontra-se albergada no "caput" do artigo 58 e respectivo § 3º, da Constituição Federal, que impõem ao Congresso Nacional e a suas Casas, a criação de comissões permanentes e temporárias na forma e com as atribuições previstas nos respectivos regimentos internos, ou no ato de que resultar a sua criação, mediante requerimento de um terço de seus membros, para a apuração de fato determinado e por prazo certo.

Essa matriz é de aplicabilidade obrigatória para os demais entes federativos, assim como a legislação infraconstitucional que faz o regramento procedimental desse instituto político-legislativo.

Na Constituição paulista há preceitos sobre a matéria no art. 13, § 2º, bem como no Regimento Interno (art. 34, 34-A, 34-B, 34-C e 34-D da sua XIII Consolidação).

E é exatamente na categoria das comissões parlamentares temporárias que se enquadra a CPI, dado o caráter essencial de temporalidade, requisito esse que impede a investigação vaga ou destituída de caráter público, que venha a expor fatos por tempo pelo qual não seja determinado com as garantias constitucionais e legais que à CPI se impõem, já que se trata de um valioso instrumento de investigação do Legislativo, afeito, inclusive, à proteção do direito das minorias parlamentares.

Nesse sentido, o Poder Legislativo, por uma CPI, instaura um juízo político e temporal de instrução.

O prazo das CPIs não pode ser vago, incerto e não sabido.

O Parlamento e a sociedade têm o direito assegurado de contar com a certeza desse prazo "a quo", não podendo ocorrer que os membros da comissão posterguem indefinidamente seus trabalhos, nos variados atos que compete à CPI viabilizar.

Isto posto, razão assiste ao nobre Deputado suscitante da questão de ordem ao afirmar que o prazo certo para a conclusão dos trabalhos só pode ter início quando instalada a CPI, nos moldes do artigo 34, § 3º, da XIII CRI; porém, o termo inicial, e fulcro da controvérsia, não se efetiva com a eleição do presidente da CPI, mas, como reconhece o próprio nobre Deputado suscitante da Questão de Ordem, "o prazo certo para a conclusão dos trabalhos só pode ter início quando efetivamente instalada a CPI nos moldes do artigo 34, § 3º, do Regimento Interno", isto é, com a abertura dos trabalhos da primeira reunião para eleger o presidente e o vice-presidente, nada importando se, nos trabalhos dessa primeira reunião, nem mesmo se consiga proceder à eleição do presidente e vice-presidente da CPI, mesmo porque essa questão já estaria adstrita à discricionariedade dos membros da Comissão, já instalada.

É a resposta à questão.

5. Enfoque da Sub-Relatoria de Autos.

5.1. Da operação Paraguai/Bolívia.

Segundo reclamações de inúmeros segurados vítimas de furto ou roubo, algumas seguradoras, utilizando-se de contratos particulares de compra e venda de veículos ideologicamente falsos e obtidos em cartórios do Paraguai/Bolívia, negavam o pagamento da indenização alegando que os referidos segurados não eram vítimas, mas sim fraudadores, pois haviam alienado seus veículos antes da comunicação do sinistro.

Para coagir as vítimas, as seguradoras montaram um "esquema" criminoso com a conivência de policiais brasileiros e cartórios paraguaios/bolivianos.

A atividade criminosa consistia na formulação de um boletim de ocorrência de estelionato junto ao 27º Distrito Policial da capital, em que figurava como autor do delito o próprio segurado. Desta forma, alguns policiais desse distrito (que já foram identificados e estão respondendo nas instâncias competentes, razão pela qual deixo de nomeá-los), utilizando-se do boletim de ocorrência, intimidavam os segurados a desistirem do pagamento da indenização, sob pena do prosseguimento do inquérito policial.

Com isso, muitas vítimas diante da dificuldade em provar sua inocência acabavam concordando com a desistência, o que gerava um lucro ainda maior para as seguradoras.

O "esquema" foi descoberto porque uma das vítimas era Deputado Estadual do Mato Grosso do Sul, Flávio Kayatt, que resolveu investigar a fundo o que de fato estava ocorrendo.

5.2. Da livre escolha da oficina reparadora por parte dos segurados.

Outra vertente de apuração constitui-se na prática ilegal, que regularmente as seguradoras usam, de obrigar os segurados a utilizarem sua rede referenciada/credenciada de oficinas, em troca de vantagens acessórias, tais como, carro reserva e descontos na franquia.

Ademais, buscou-se investigar a ilegal conduta das seguradoras em não se responsabilizarem pelas reparações feitas em oficinas não referenciada/credenciadas, obrigando os segurados assinarem um Termo de Responsabilidade.

Destaque-se, também, a prática de remoção dos veículos das oficinas não credenciadas/referenciadas, quando os reparadores não aceitam as condições impostas pela seguradora quando da reparação do veículo sinistrado, além de terem seus nomes incluídos na relação de oficinas “não recomendadas”.

5.3. Da utilização de peças não originais ou usadas pelas oficinas.

Consta ainda, que as seguradoras, com a preocupação de reduzir os custos da reparação dos veículos sinistrados, estariam compelindo as oficinas reparadoras a empregarem peças não originais ou usadas nos veículos dos segurados, alimentando o mercado de desmanches e de roubo de automóveis, além de comprometer a qualidade, a perfeição e a segurança dos carros dos consumidores.

Essas peças, que não atendem às especificações do fabricante, são aplicadas nos veículos dos segurados e terceiros, sem o seu consentimento e sem que saibam dessa fraude.

Além disso, estariam obrigando essas oficinas a recondicionar peças tidas como itens de segurança, tais como, roda de liga leve, suspensão, chicote e caixas de direção.

Por fim, com o mesmo propósito de reduzir custos, as seguradoras teriam uma tabela temporária, pré-estabelecendo o tempo e o valor da execução de cada reparação, o valor da mão-de-obra, para manter o custo-médio que possuem como parâmetro, comprometendo, mais uma vez, a qualidade dos serviços prestados aos segurados e terceiros.

5.4. Da venda de salvados e sucatas.

Buscou-se, também, investigar a comercialização de veículos totalmente destruídos, chamados de “salvados”, com laudo de perda total, mas com a documentação. A venda de salvados mobilizaria o mercado do crime, já que veículos com perda total seriam utilizados por quadrilhas para “esquentar” outros que são produtos de roubo ou furto.

Cumprir destacar que investigamos ainda, a prática das seguradoras que permitem a venda de “salvados”, mas mantêm um cadastro de tais veículos para que não sejam aceitos seguros para os próximos proprietários.

A venda das sucatas foi objeto de investigação também, pois apesar de serem veículos com baixa na documentação no órgão executivo de trânsito, serviriam para alimentar o mercado paralelo de peças de reposição, sendo reutilizadas para conserto dos veículos sinistrados e faturadas pelo preço de peças novas.

5.5. Da cartelização do mercado de oficinas credenciadas/referenciadas.

Outro enfoque investigado foi o domínio das oficinas credenciadas/referenciadas em relação às demais oficinas reparadoras, causando concorrência desleal e prejuízo aos segurados e terceiros, o que desrespeita frontalmente a Lei Federal n. 8.884/94.

Esta prática é fomentada pelas seguradoras, uma vez que de uma forma ou de outra, pressionam os segurados a levarem seus veículos sinistrados a tais estabelecimentos.

6. Da legislação aplicável ao tema.

6.1. Constituição Federal:

(...)

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

- I - soberania nacional;
- II - propriedade privada;
- III - função social da propriedade;
- IV - livre concorrência;
- V - defesa do consumidor;

(...)

6.2. Código Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997).

(...)

Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:

- I - for transferida a propriedade;
- II - o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;
- III - for alterada qualquer característica do veículo;
- IV - houver mudança de categoria.

§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.

§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.

§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.

(...)

Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.

Art. 127. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAM.

Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, deverá ser esta comunicada, de imediato, ao RENAVAM.

(...)

Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:

Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Art. 243. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos:

Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - Recolhimento das placas e dos documentos.

(...)

Art. 330. Os estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.

(...)

6.3. Resoluções do CONTRAN.

a) Resolução n. 297 de 21 de novembro de 2008.

“Art. 1º - O veículo envolvido em acidente deve ser avaliado pela autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das suas competências estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro e deve ser classificado, conforme estabelecido nesta Resolução.

§ 1º Para automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários, a classificação de danos deve ser realizada conforme estabelecido no Anexo I desta Resolução.

(...)

§ 5º Na impossibilidade de definição da gravidade do dano ao veículo, a autoridade de trânsito ou seus agentes, deverão assinalar o campo “não definido” do relatório de avarias.

§ 6º O cumprimento dos procedimentos previstos nos parágrafos deste artigo, não dispensa o registro completo do acidente no Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito-BOAT.

Art. 2º Concomitantemente à lavratura do Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT, o agente fiscalizador de trânsito deverá avaliar o nível dos danos sofridos pelo veículo, enquadrando-o em uma das seguintes categorias:

I – Danos de pequena monta, quando o veículo sofrer danos que afetem peças externas e/ou peças mecânicas e estruturais, mas que, quando substituídas ou recuperadas, permitem que o veículo volte à circular sem requerimentos adicionais de verificação;

II – Danos de média monta, quando o veículo sofrer danos em suas peças externas, peças mecânicas e estruturais, mas que, quando substituídas ou recuperadas, permitem que o veículo volte à circular após a realização de inspeção de segurança veicular e a obtenção do Certificado de Segurança Veicular – CSV;

III – Danos de grande monta, quando o veículo sofrer danos em suas peças externas, peças mecânicas e estruturais que o classifiquem como veículo irrecuperável.

§ 1º Quando a autoridade de trânsito ou seus agentes não conseguirem apontar um ou mais itens de avaliação do relatório de avarias, estes serão considerados como não definidos.

§ 2º A classificação de danos na categoria “pequena monta” dar-se-á quando a autoridade de trânsito ou seus agentes conseguirem definir todos os itens de avaliação do relatório de avarias, desde que a soma dos referidos itens não ultrapasse os limites de pontuação estabelecidos nos artigos 4º, 5º, 6º e 7º da presente Resolução.

§ 3º A classificação de danos nas categorias “média e grande monta” dar-se-á quando a autoridade de trânsito ou seus agentes conseguirem definir itens de avaliação do relatório de avarias que, se somados, estejam nos respectivos limites de pontuação estabelecidos nos artigos 4º, 5º, 6º e 7º da presente Resolução.

§ 4º Os itens não definidos no relatório de avarias não serão considerados para classificação do dano.

§ 5º Devem ser anexadas ao BOAT, fotografias do veículo acidentado – laterais direita e esquerda, frente e traseira, devendo ser justificada a impossibilidade de juntada de imagens.

Art. 3º Especificamente para automóveis, camionetas e caminhonetes, no preenchimento do formulário do Anexo I desta Resolução, para registro dos danos sofridos pelo veículo, a autoridade de trânsito ou seus agentes deve assinalar as partes danificadas, quando for possível e, assim, classificar o dano sofrido pelo veículo em uma das categorias abaixo especificadas:

I – Danos de pequena monta, quando o veículo sofrer danos que afetem peças externas e/ou peças mecânicas e estruturais, mas sua pontuação não ultrapasse 20 pontos;

II – Danos de média monta, quando o veículo sofrer danos em suas peças externas, peças mecânicas e estruturais e sua pontuação esteja compreendida entre 21 e 30 pontos;

III – Danos de grande monta, quando o veículo sofrer danos em suas peças externas, peças mecânicas e estruturais e sua pontuação seja superior a 30 pontos, os quais determinam o veículo como irrecuperável.

(...)

Art. 5º Em caso de danos de “média” ou “grande monta” o órgão ou entidade fiscalizadora de trânsito responsável pelo Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT, deve em até cinco dias úteis após o acidente, expedir ofício acompanhado dos registros que possibilitaram a classificação do dano, ao órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal responsável pelo registro do veículo, conforme modelo constante do Anexo V desta Resolução.

Parágrafo único: O envio da documentação poderá ser efetuado por meio eletrônico, desde que contenha de forma visível a assinatura, o nome e matrícula da autoridade de trânsito ou do agente de fiscalização que emitiu o documento, ficando facultado o encaminhamento destes documentos por via postal.

Art. 6º O órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal que possuir o registro do veículo deve incluir o bloqueio administrativo no cadastro em até cinco dias após o recebimento da documentação citada no artigo anterior.

Art. 7º Imediatamente após o lançamento da restrição administrativa à circulação do veículo, o órgão ou entidade executiva de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal deve notificar o proprietário, conforme modelo previsto no Anexo VI desta Resolução, informando-o sobre as providências para a regularização ou baixa do veículo.

Art. 8º O desbloqueio do veículo que tenha sofrido dano de média monta só pode ser realizado pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou Distrito Federal no qual o veículo esteja registrado.

(...)

§ 4º – Caso não ocorra a recuperação do veículo, deve seu proprietário providenciar a baixa do registro de acordo com o art. 126 do CTB e regulamentação complementar.

Art. 9º O proprietário de veículo com danos de grande monta, ou seu representante legal, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar do recebimento da notificação prevista no Art. 7º desta Resolução, deve apresentar o veículo, nas mesmas condições em que se encontrava após o acidente, ao órgão ou entidade executiva de trânsito para ser submetido à avaliação, com emissão de laudo oficial firmado em nome do órgão ou entidade, por profissional legalmente habilitado, visando à confirmação do dano:

I – Caso o laudo oficial reclassifique o dano do veículo para média monta, o órgão ou entidade de trânsito que detiver o registro do veículo deve alterar a restrição administrativa no cadastro para média monta, ficando o desbloqueio do veículo sujeito aos procedimentos descritos no artigo 8º desta Resolução.

II – Caso seja confirmada a classificação de grande monta, o proprietário deve ser notificado sobre a obrigatoriedade da baixa do registro do veículo, podendo recorrer da decisão no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar do recebimento da notificação;

III – Caso o proprietário não apresente recurso ou haja indeferimento, ou ainda, não tenha apresentado o veículo na forma prevista no caput deste artigo, o órgão ou entidade de trânsito que detiver o registro do veículo deve proceder à baixa do seu cadastro, independentemente da apresentação dos elementos identificadores do veículo.

§1º A baixa do registro do veículo independe de débitos fiscais ou de multas de trânsito ou ambientais, devendo o órgão ou entidade executiva de trânsito comunicar imediatamente aos respectivos órgãos ou entidades credoras, sobre a baixa efetuada do cadastro do veículo, para que efetivem as cobranças devidas.

§ 2º O veículo objeto de baixa do registro terá sua estrutura, monobloco, carroceria ou chassi destruídos.

§ 3º Enquanto perdurar a restrição administrativa imposta pelo órgão ou entidade executiva de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal é proibida a circulação do veículo nas vias públicas, sob pena de infringir o disposto no art. 230, inciso VIII, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 10 As disposições contidas nesta Resolução também se aplicam aos veículos que sofrerem acidentes antes de serem cadastrados, cabendo o envio de ofício com a documentação com a classificação de danos ao DENATRAN, para bloqueio administrativo no pré-cadastro da Base Índice Nacional – BIN, e demais procedimentos daí decorrentes.

Art. 11 O veículo classificado com danos de média ou grande monta não pode ter sua propriedade transferida, excetuando-se para as companhias seguradoras, nos casos de acidentes, em que por força da indenização se opere a sub-rogação nos direitos de propriedade.

§ 1º – O veículo somente pode ser transferido ao nome da companhia seguradora mediante apresentação da documentação referente ao processo de indenização.

§ 2º – A companhia seguradora deve providenciar o registro da transferência de propriedade para seu nome, no prazo previsto no art. 123, inciso I, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, sendo dispensada a vistoria e emitido o CRV/CRLV com a informação de que o veículo encontra-se proibido de circular nas vias públicas, até a implementação das providências previstas no artigo 8º desta Resolução, no caso de danos de média monta. Já nos casos de danos confirmados de grande monta, não há emissão de CRV/CRLV, face à necessidade de proceder-se à baixa do veículo conforme previsto no artigo 9 desta Resolução.

§ 3º - Efetivada a transferência de propriedade para a razão social da companhia seguradora, novamente deve ser bloqueado o cadastro do veículo, seguindo-se o disposto nos artigos 8º e 9º desta Resolução.

§ 4º - Aplicam-se aos veículos objeto de furto ou roubo os mesmos procedimentos estabelecidos neste artigo.

Art. 12 Esta Resolução entra em vigor em 1º de agosto de 2009, quando serão revogados os artigos 9º, 10 e 11 da Resolução CONTRAN nº 25/98."

b) Resolução n. 113, de 05 de maio de 2000.

"Art. 1º Acrescentar o § 4º ao art. 1º da Resolução nº 11/98-CONTRAN, com o seguinte texto:

"§ 4º O desmonte legítimo de veículo deverá ser efetuado exclusivamente por empresa credenciada pelos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados ou Distrito Federal, que deverão encaminhar semestralmente ao órgão máximo executivo de trânsito da União a relação dos registros dos veículos desmontados para confirmação de baixa no Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVALM."

c) Resolução n. 108 de 21 de dezembro de 1999.

"Art. 1º Fica estabelecido que o proprietário do veículo será sempre responsável pelo pagamento da penalidade de multa, independente da infração cometida, até mesmo quando o condutor for indicado como condutor infrator nos termos da lei, não devendo ser registrado ou licenciado o veículo sem que o seu proprietário efetue o pagamento do débito de multas, excetuando-se as infrações resultantes de excesso de peso que obedecem ao determinado no art. 257 e parágrafos do Código de Trânsito Brasileiro."

d) Resolução n. 25, de 21 de maio de 1998.

(...)

Art. 9º Por ocasião do acidente de trânsito, os órgãos fiscalizadores deverão especificar no Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito - BOAT a situação do veículo envolvido em uma das seguintes categorias:

I - dano de pequena monta, quando o veículo sofrer danos que não afetem a sua estrutura ou sistemas de segurança;

II - danos de média monta, quando o veículo sinistrado for afetado nos seus componentes mecânicos e estruturais, envolvendo a substituição de equipamentos de segurança especificados pelo fabricante, e que reconstituídos, possa voltar a circular;

III - danos de grande monta ou perda total, quando o veículo for enquadrado no inciso III, artigo 1º da Resolução 11/98 do CONTRAN, isto é, sinistrado com laudo de perda total.

Art. 10 Em caso de danos de média e grande monta, o órgão fiscalizador responsável pela ocorrência, deverá comunicar o fato ao órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, onde o veículo for licenciado para que seja providenciado o bloqueio no cadastro do veículo.

Parágrafo único. Em caso de danos de média monta, o veículo só poderá retornar a circulação, após a emissão do Certificado de Segurança Veicular - CSV, emitido por entidade credenciada pelo INMETRO.

Art. 11 O proprietário do veículo automotor, de posse do Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito - BOAT de grande monta, poderá no prazo de até 60 (sessenta) dias confirmar esta condição ou não através de um laudo pericial.

Parágrafo único. Quando não houver a confirmação do dano de grande monta através de um laudo pericial, o proprietário do veículo automotor levará este laudo ao órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal onde o veículo estiver licenciado, para que seja providenciado o desbloqueio no cadastro do veículo, após cumprido o procedimento previsto no parágrafo único do artigo 10 desta Resolução.

(...)"

e) Resolução n. 11/1998.

"Art. 1º A baixa do registro de veículos é obrigatória sempre que o veículo for retirado de circulação nas seguintes possibilidades:

- I – veículo irrecuperável;
- II – veículo definitivamente desmontado;
- III – sinistrado com laudo de perda total;
- IV – vendidos ou leiloados como sucata.

§ 1º. Os documentos dos veículos a que se refere este artigo, bem como as partes do chassi que contém o registro VIN e suas placas, serão obrigatoriamente recolhidos aos órgãos responsáveis por sua baixa.

§ 2º. Os procedimentos previstos neste artigo deverão ser efetivados antes da venda do veículo ou sua destinação final.

§ 3º. Os órgãos responsáveis pela baixa do registro dos veículos deverão reter sua documentação e destruir as partes do chassi que contém o registro VIN e suas placas.

Art. 2º. A baixa do registro do veículo somente será autorizada mediante quitação de débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Art. 3º. O órgão de trânsito responsável pela baixa do registro do veículo emitirá uma Certidão de Baixa de Veículo, no modelo estabelecido pelo anexo I desta Resolução – datilografado ou impresso, após cumpridas estas disposições e as demais da legislação vigente.

Parágrafo Único. Caberá ao órgão previsto neste artigo a elaboração e encaminhamento ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN de relatório mensal contendo a identificação de todos os veículos que tiveram a baixa de seu registro no período.

Art. 4º. Uma vez efetuada a baixa, sob nenhuma hipótese o veículo poderá voltar à circulação.

Art. 5º. A baixa do registro do veículo será providenciada mediante requisição do responsável e laudo pericial confirmando a sua condição.

(...)"

6.4. Portaria n. 627, de 05 de abril de 2006, do DETRAN.

"Art. 1º O registro de ocorrência lavrado em sede administrativa, pela Polícia Militar, pela Polícia Rodoviária Federal ou por força da atuação da Polícia Judiciária, tendo por conteúdo notícia de acidente de trânsito ou qualquer outro evento restritivo ao tráfego de veículo, contemplará a classificação dos danos, atendidas as seguintes nomenclaturas:

I - pequena monta: danos que não afetam a estrutura ou os sistemas de segurança;

II - média monta: danos que afetam os componentes mecânicos ou estruturais, os quais, quando consertados ou reconstituídos, permitam seu retorno à circulação e regularização do registro e licenciamento; e

III - grande monta ou perda total: danos que não permitam o retorno à circulação, implicando no enquadramento do artigo 1º, inciso III, da Resolução CONTRAN nº 11/98 - sinistrado com perda total.

§ 1º Os danos de caráter insignificante à segurança veicular (arranhões ou pequenos amolgamentos), comprovados visualmente, não serão computados para a classificação prevista no inciso I do artigo.

§ 2º No critério de classificação dos danos serão analisadas todas as causas do acidente ou do evento propiciador à inserção da comunicação de sinistro.

Art. 2º Os órgãos executivos de trânsito e os de fiscalização, as unidades Polícia Judiciária e o interessado, quando da ocorrência do acidente ou do evento, encaminharão cópia do registro ao órgão executivo estadual de trânsito, responsável pela análise da necessidade de anotação da comunicação de sinistro no cadastro do veículo.

Parágrafo único. As informações complementares, quando apresentadas pelo órgão de registro da ocorrência ou pelo proprietário, sem atendimento das exigências previstas nesta Portaria, dependerão de análise e autorização da autoridade competente para fins de reclassificação ou exclusão da comunicação de sinistro.

Art. 3º A Coordenadoria do RENAVALM/RENACH será responsável pela inserção da comunicação de sinistro no cadastro e posteriores movimentações ou exclusões, independentemente do local do acidente, do evento ou do município de registro do veículo.

§ 1º O pedido poderá ser formulado junto à unidade de trânsito, incumbindo ao seu dirigente encaminhar diretamente o procedimento à Coordenadoria do RENAVALM/RENACH, devidamente instruído com os documentos e demais exigências contidas nesta Portaria.

§ 2º Se a notícia da ocorrência for encaminhada à unidade de trânsito do local do registro do veículo ou do acidente ou evento, a inserção da comunicação de sinistro, de caráter obrigatório, ficará a cargo da autoridade de trânsito competente, com imediato encaminhamento do expediente ao órgão de execução competente.

§ 3º Estando o veículo registrado em outro órgão executivo estadual de trânsito, a ocorrência será encaminhada à Coordenadoria do RENAVALM/RENACH, responsável pelo seu envio ao local de registro do veículo.

Art. 4º A autoridade de trânsito poderá, de forma subsidiária, utilizar os critérios de classificação, nomenclatura e demais definições técnicas ou jurídicas utilizadas pela companhia seguradora, inclusive os relacionadas com a avaliação, indenização total ou parcial e venda em hasta pública.

Art. 5º O artigo 1º e seu parágrafo único, renumerado como § 1º, o artigo 2º e os artigos 4º a 6º, todos da Portaria DETRAN nº 1.183/03 (DOE de 19.08.03), passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1o O proprietário de veículo irrecuperável, sinistrado com laudo de perda total, definitivamente desmontando ou vendido ou leiloado como sucata, realizará a baixa permanente do seu registro, vedada a remontagem sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior (artigo 126 do Código de Trânsito Brasileiro).

§ 1º A obrigação prevista no caput do artigo estende-se à companhia seguradora ou ao adquirente do veículo irrecuperável ou desmontado, quando sucederem ao proprietário.

Art. 2º O desmonte legítimo de veículo será efetuado exclusivamente por empresa credenciada pelo Departamento Estadual de Trânsito, por meio da Divisão de Crimes de Trânsito, nos termos do disposto na Resolução CONTRAN nº 113/00, independentemente da sede de funcionamento da pessoa jurídica.

Art. 4º O proprietário, a companhia seguradora ou o adquirente do veículo que ostentar comunicação de sinistro, em sendo possível o seu retorno à circulação e regularização do registro e respectivo licenciamento, cumprirá, preliminarmente, as seguintes exigências:

I - prova da propriedade e do registro do veículo no órgão de trânsito;

II - vistoria do veículo, a cargo do órgão executivo estadual de trânsito, antecedendo a realização dos reparos, reconstrução ou destinação final;

III - decalque do chassi e das partes, peças e componentes que contenham os caracteres de identificação veicular;

IV - laudo pericial do Instituto de Criminalística ou certificado de segurança veicular - CSV, descrevendo pormenorizadamente os danos decorrentes do sinistro, essencialmente os relacionados com a estrutura ou funcionamento do veículo; e

V - fotografias do veículo após o acidente ou o evento, visualizando suas partes anterior, posterior e superior, laterais, motor e interior, quando não constantes do laudo pericial ou do certificado de segurança veicular - CSV.

(...)

Art. 6º O proprietário ou seu sucessor, quando possível e não optando pela recuperação do veículo, providenciará a baixa permanente do cadastro."

Art. 6º Incluir os §§ 2º e 3º ao artigo 1º, o parágrafo único ao artigo 2º e os §§ 1º a 3º ao artigo 4º, todos da Portaria DETRAN nº 1.183/03, com a seguinte redação:

(...)

§ 3º Para a baixa do registro do veículo serão obedecidos os critérios e prazos previstos nas Resoluções CONTRAN nºs 11/98 e 25/98, com as alterações introduzidas pela Resolução nº 179/05.

(...)

Art. 12 Para a inserção da anotação informativa no cadastro do veículo, desde que não recuperado e entregue, a companhia seguradora, de forma individualizada, apresentará os seguintes documentos:

I - requerimento de cadastramento - Ficha RENAVAL;

II - cópia autenticada do Certificado de Registro do Veículo - CRV, devidamente preenchido no verso, contendo data e respectiva assinatura do indenizado, reconhecida por autenticidade; e

III - prova da indenização.

§ 1º Na hipótese de o segurado não dispor do Certificado de Registro do Veículo - CRV, será exigida cópia autenticada do boletim de ocorrência narrando a circunstância ocorrente ou declaração expressa com firma reconhecida em cartório por autenticidade.

§ 2º O disposto no caput deste artigo aplica-se à indenização de veículo novo (O Km), ainda não registrado e emplacado, devendo ser apresentado, em substituição à exigência contida no inciso II do artigo, cópia autenticada da nota fiscal de aquisição do veículo.

Art. 13 O Certificado de Registro de Veículo - CRV subscrito pelo segurado servirá como documento hábil para a transferência da propriedade do veículo, quando da recuperação e entrega do veículo para a companhia seguradora.

Parágrafo único. Aplica-se a regra contida no § 1º do artigo anterior para a hipótese descrita neste artigo.

Art. 14 A companhia seguradora, quando da entrega do veículo e respectiva baixa pela Polícia Judiciária, deverá requerer a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo - CRV, atendidas todas as exigências estabelecidas pelo Departamento Estadual de Trânsito.

§ 1º A transferência da propriedade será realizada antes da venda do veículo em hasta pública.

§ 2º A autoridade competente determinará a quitação de todos os débitos incidentes, em atendimento ao disposto nos artigos 124 e 131 do CTB.

(...)"

6.5. Código de Defesa do Consumidor (Lei n. 8.078/90).

(...)"

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações;

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como sobre os riscos que apresentem;

IV - a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços;

(...)"

Art. 21. No fornecimento de serviços que tenham por objetivo a reparação de qualquer produto considerar-se-á implícita a obrigação do fornecedor de empregar componentes de reposição originais adequados e novos, ou que mantenham as especificações técnicas do fabricante, salvo, quanto a estes últimos, autorização em contrário do consumidor.

(...)"

6.6. Lei Federal n. 8.884/94.

"Art. 1º Esta lei dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico.

Parágrafo único. A coletividade é a titular dos bens jurídicos protegidos por esta lei.

(...)"

Art. 20. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;

II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;

III - aumentar arbitrariamente os lucros;

IV - exercer de forma abusiva posição dominante.

(...)"

§ 2º Ocorre posição dominante quando uma empresa ou grupo de empresas controle parcela substancial de mercado relevante, como fornecedor, intermediário, adquirente ou financiador de um produto, serviço ou tecnologia a ele relativa.

§ 3º A posição dominante a que se refere o parágrafo anterior é presumida quando a empresa ou grupo de empresas controle 20% (vinte por cento) de mercado relevante, podendo este percentual ser alterado pelo Cade para setores específicos da economia. (Redação dada pela Lei nº 9.069, de 29.6.95)

Art. 21. As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no art. 20 e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica;

I - fixar ou praticar, em acordo com concorrente, sob qualquer forma, preços e condições de venda de bens ou de prestação de serviços;

II - obter ou influenciar a adoção de conduta comercial uniforme ou concertada entre concorrentes;

III - dividir os mercados de serviços ou produtos, acabados ou semi-acabados, ou as fontes de abastecimento de matérias-primas ou produtos intermediários;

IV - limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado;

V - criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços;

(...)"

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:

I - condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos;

II - recusar atendimento às demandas dos consumidores, na exata medida de suas disponibilidades de estoque, e, ainda, de conformidade com os usos e costumes;

III - enviar ou entregar ao consumidor, sem solicitação prévia, qualquer produto, ou fornecer qualquer serviço;

IV - prevalecer-se da fraqueza ou ignorância do consumidor, tendo em vista sua idade, saúde, conhecimento ou condição social, para impingir-lhe seus produtos ou serviços;

V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;

VI - executar serviços sem a prévia elaboração de orçamento e autorização expressa do consumidor, ressalvadas as decorrentes de práticas anteriores entre as partes;

VII - repassar informação depreciativa, referente a ato praticado pelo consumidor no exercício de seus direitos;

VIII - colocar, no mercado de consumo, qualquer produto ou serviço em desacordo com as normas expedidas pelos órgãos oficiais competentes ou, se normas específicas não existirem, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas ou outra entidade credenciada pelo Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro);

IX - recusar a venda de bens ou a prestação de serviços, diretamente a quem se disponha a adquiri-los mediante pronto pagamento, ressalvados os casos de intermediação regulados em leis especiais;

X - elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços.

XI - Dispositivo incluído pela MPV nº 1.890-67, de 22.10.1999, transformado em inciso XIII, quando da conversão na Lei nº 9.870, de 23.11.1999

XII - deixar de estipular prazo para o cumprimento de sua obrigação ou deixar a fixação de seu termo inicial a seu exclusivo critério.

(...)"

6.7. Lei Federal n. 9.279/96.

(...)"

Art. 195. Comete crime de concorrência desleal quem:

I - publica, por qualquer meio, falsa afirmação, em detrimento de concorrente, com o fim de obter vantagem;

II - presta ou divulga, acerca de concorrente, falsa informação, com o fim de obter vantagem;

III - emprega meio fraudulento, para desviar, em proveito próprio ou alheio, clientela de outrem;

Pena – detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano, ou multa.

(...)"

6.8. Lei Federal n. 8.722/93.

"Art. 1º É obrigatória a baixa de veículos, vendidos ou leiloados como sucata, nos Departamentos de Trânsito, Circunscrições Regionais de Trânsito e nos demais órgãos competentes.

Parágrafo único. Os documentos dos veículos a que se refere este artigo, bem como a parte do chassi que contém o seu número, serão obrigatoriamente recolhidos, antes da venda, aos órgãos responsáveis pela sua baixa.

(...)"

6.9. Decreto-Lei n. 73/66

Art 1º Todas as operações de seguros privados realizados no País ficarão subordinadas às disposições do presente Decreto-lei.

Art 2º O controle do Estado se exercerá pelos órgãos instituídos neste Decreto-lei, no interesse dos segurados e beneficiários dos contratos de seguro.

Art 3º Consideram-se operações de seguros privados os seguros de coisas, pessoas, bens, responsabilidades, obrigações, direitos e garantias.

(...)"

Art 35. Fica criada a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), entidade autárquica, jurisdicionada ao Ministério da Indústria e do Comércio, dotada de personalidade jurídica de Direito Público, com autonomia administrativa e financeira.

Parágrafo único. A sede da SUSEP será na cidade do Rio de Janeiro, Estado da Guanabara, até que o Poder Executivo a fixe, em definitivo, em Brasília.

Art 36. Compete à SUSEP, na qualidade de executora da política traçada pelo CNSP, como órgão fiscalizador da constituição, organização, funcionamento e operações das Sociedades Seguradoras:

a) processar os pedidos de autorização, para constituição, organização, funcionamento, fusão, encampação, grupamento, transferência de controle acionário e reforma dos Estatutos das Sociedades Seguradoras, opinar sobre os mesmos e encaminhá-los ao CNSP;

b) baixar instruções e expedir circulares relativas à regulamentação das operações de seguro, de acordo com as diretrizes do CNSP;

c) fixar condições de apólices, planos de operações e tarifas a serem utilizadas obrigatoriamente pelo mercado segurador nacional;

d) aprovar os limites de operações das Sociedades Seguradoras, de conformidade com o critério fixado pelo CNSP;

e) examinar e aprovar as condições de coberturas especiais, bem como fixar as taxas aplicáveis; (Redação dada pelo Decreto-lei nº 296, de 1967)

f) autorizar a movimentação e liberação dos bens e valores obrigatoriamente inscritos em garantia das reservas técnicas e do capital vinculado;

g) fiscalizar a execução das normas gerais de contabilidade e estatística fixadas pelo CNSP para as Sociedades Seguradoras;

h) fiscalizar as operações das Sociedades Seguradoras, inclusive o exato cumprimento deste Decreto-lei, de outras leis pertinentes, disposições

regulamentares em geral, resoluções do CNSP e aplicar as penalidades cabíveis;

i) proceder à liquidação das Sociedades Seguradoras que tiverem cassada a autorização para funcionar no País;

j) organizar seus serviços, elaborar e executar seu orçamento.

(...)"

6.10. Circular 269/04 da SUSEP.

(...)

Art. 4º As sociedades seguradoras, que comercializarem apólices de seguro de automóveis, podem oferecer ao segurado, quando da apresentação da proposta, a cobertura de "valor de mercado referenciado" e/ou de "valor determinado".

§ 1º Para efeito desta Circular, fica estabelecido que a cobertura de "valor de mercado referenciado" é a modalidade que garante ao segurado, no caso de indenização integral, o pagamento de quantia variável, em moeda corrente nacional, determinada de acordo com a tabela de referência, expressamente indicada na proposta do seguro, conjugada com fator de ajuste, em percentual, a ser aplicado sobre o valor de cotação do veículo, na data da liquidação do sinistro.

(...)

Art. 7º Será caracterizada a indenização integral quando os prejuízos resultantes de um mesmo sinistro, atingirem ou ultrapassarem a quantia apurada a partir da aplicação de percentual previamente determinado sobre o valor contratado.

§ 1º O percentual de que trata o caput deste artigo deverá ser fixado nas condições contratuais e não poderá ser superior a 75% (setenta e cinco por cento).

§ 2º Na modalidade de cobertura de "valor de mercado referenciado", o valor a que se refere o caput deste artigo corresponde ao de cotação do veículo segurado, de acordo com a tabela de referência contratualmente estabelecida e em vigor na data do aviso do sinistro, multiplicado pelo fator de ajuste.

§ 3º Na modalidade de cobertura de "valor determinado", o valor contratado a que se refere o caput deste artigo é aquele definido na apólice.

§ 4º Fica vedada a dedução de valores referentes às avarias previamente constatadas, nos casos de indenização integral.

Art. 8º Nos casos de indenização integral, o documento de transferência de propriedade do veículo deverá ser devidamente preenchido com os dados de seu proprietário e da sociedade seguradora.

Art. 9º Deverá ser estabelecida, contratualmente, a forma como será efetuado o pagamento da indenização integral de veículos alienados fiduciariamente.

(...)

Art. 12. Deverá ser previsto contratualmente que, uma vez efetuado o pagamento da indenização integral, os salvados passam a ser de inteira responsabilidade da sociedade seguradora.

Art. 13. Deverá ser incluída cláusula de vistoria prévia, se for o caso.

Art. 14. Deverá ser prevista contratualmente a livre escolha de oficinas pelos segurados, para a recuperação de veículos sinistrados.

(...)"

6.11. Anexo XIV do Regulamento do ICMS no Estado de São Paulo

(...)

Artigo 3º - A empresa seguradora, na aquisição de peça que não deva transitar pelo seu estabelecimento, para emprego em conserto de veículo acidentado, em virtude de cobertura de responsabilidade decorrente de contrato de seguro, remeterá ao fornecedor Pedido de Fornecimento de Peças, que conterá, no mínimo, as seguintes indicações:

I - a denominação "Pedido de Fornecimento de Peças";

II - o número de ordem, a série e o número da via;

III - a data da emissão;

IV - o nome, o endereço e os números de inscrição, estadual e no CNPJ, da empresa seguradora;

V - o nome, o endereço e os números de inscrição, estadual e no CNPJ, do fornecedor;

VI - a discriminação das peças;

VII - o nome do titular, o endereço e os números de inscrição, estadual e no CNPJ, da oficina que irá proceder ao conserto do veículo;

VIII - os dados identificativos do veículo a ser consertado;

IX - o número da apólice ou do bilhete de seguro;

X - em campo reservado, o número, a série e a data da Nota Fiscal emitida pelo fornecedor;

XI - o nome, o endereço e os números de inscrição, estadual e no CNPJ, do impressor do documento, a data e a quantidade da impressão, o número de ordem do primeiro e o do último documento impresso, a série, e o número da Autorização de Impressão de Documentos Fiscais.

§ 1º - As indicações dos incisos I, II, IV e XI serão impressas tipograficamente.

§ 2º - Será permitido o uso simultâneo de mais de uma série, desde que se distingam por letras maiúsculas, em ordem alfabética, podendo o fisco, a qualquer tempo, restringir o seu número.

§ 3º - O Pedido de Fornecimento de Peças será de tamanho não inferior a 14,8 x 21 cm, em qualquer sentido.

§ 4º - Aplicam-se ao Pedido de Fornecimento de Peças as disposições relativas aos documentos fiscais.

Artigo 4º - O Pedido de Fornecimento de Peças será emitido em 3 (três) vias, que terão a seguinte destinação (Lei 6.374/89, art. 67, § 1º):

I - a 1ª e a 2ª via serão remetidas ao fornecedor, que providenciará:

a) a anexação da 1ª via à 4ª via da Nota Fiscal por ele emitida, para encaminhamento à oficina, nos termos do inciso II do artigo seguinte;

b) o arquivamento da 2ª via, em ordem cronológica;

II - a 3ª via ficará presa ao bloco, para exibição ao fisco, e nela serão indicados, no campo próprio, o número e a data da Nota Fiscal emitida pelo fornecedor.

Artigo 5º - Recebido o Pedido de Fornecimento de Peças, o estabelecimento fornecedor deverá (Lei 6.374/89, art. 67, § 1º):

I - emitir Nota Fiscal, em 4 (quatro) vias, tendo como destinatária a empresa seguradora, na qual constarão, além dos demais requisitos, os seguintes:

a) número do Pedido de Fornecimento de Peças;

b) declaração de que a peça se destinará ao conserto de veículo segurado;

c) declaração do local de entrega, onde constarão o nome do titular, o endereço e os números de inscrição, estadual e no CNPJ, da oficina incumbida do conserto;

II - entregar a peça à oficina, acompanhada da 1ª, da 3ª e da 4ª via da Nota Fiscal.

Parágrafo único - A Nota Fiscal poderá ser emitida em 3 (três) vias, desde que, para exercer a função da 4ª via, seja extraída cópia reprográfica da 1ª.

Artigo 6º - A oficina incumbida de proceder ao conserto do veículo deverá (Lei 6.374/89, art. 67, § 1º):

I - recebida a peça, encaminhar à empresa seguradora, no prazo de 5 (cinco) dias, a 1ª e a 3ª via da Nota Fiscal emitida pelo fornecedor;

II - registrar a 4ª via da Nota Fiscal, sem direito a crédito do imposto, conservando-a em seu poder, juntamente com a 1ª via do Pedido de Fornecimento de Peças;

III - concluído o conserto, antes da saída do veículo, emitir Nota Fiscal, em nome da empresa seguradora, na qual constarão, além dos demais requisitos, os seguintes:

a) o número do Pedido de Fornecimento de Peças;

b) o nome, o endereço e os números de inscrição, estadual e no CNPJ, do fornecedor, e o número, a série e a data da Nota Fiscal por este emitida;

c) a discriminação e o valor da peça recebida;

d) o preço do serviço prestado;

e) a discriminação e o valor da peça empregada no conserto, fornecida pela própria oficina, que calculará o imposto sobre esse valor.

Artigo 7º - A empresa seguradora apurará o imposto por ela devido considerando como base de cálculo o valor de aquisição da peça, acrescido dos outros valores e da parcela correspondente ao Imposto sobre Produtos Industrializados, quando for o caso, deduzindo o imposto pago pelo fornecedor e lançando a diferença no livro Registro de Apuração do ICMS, no quadro "Débito do Imposto - Outros Débitos" (Lei 6.374/89, art. 59)."

6.12. Código Civil (artigos 653 e 667).

"Artigo 653 – Opera-se o mandato quando alguém recebe de outrem poderes para, em seu nome, praticar atos ou administrar interesses. A procuração é o instrumento do mandato".

"Artigo 667 – O mandatário é obrigado a aplicar toda sua diligência habitual na execução do mandato, e a indenizar qualquer prejuízo causado por culpa sua ou daquele a quem substabelecer, sem autorização, poderes que devia exercer pessoalmente".

6.13. Decreto nº 21.981/1932 (Regula a profissão de leiloeiro).

"Art. 1º A profissão de leiloeiro será exercida mediante matrícula concedida pelas Juntas Comerciais, do Distrito Federal, dos Estados e Território do Acre, de acordo com as disposições deste regulamento.

Art. 2º Para ser leiloeiro é necessário provar:

a) ser cidadão brasileiro e estar no gozo dos direitos civis e políticos;

b) ser maior de vinte e cinco anos;

c) ser domiciliado no lugar em que pretenda exercer a profissão, há mais de cinco anos;

d) ter idoneidade, comprovada com apresentação de caderneta de identidade e de certidões negativas dos distribuidores, no Distrito Federal, da Justiça Federal e das Varas Criminais da Justiça local, ou de folhas corridas, passadas pelos cartórios dessas mesmas Justiças, e, nos Estados e no Território do Acre, pelos Cartórios da Justiça Federal e Local do distrito em que o candidato tiver o seu domicílio. Apresentará, também, o candidato, certidão negativa de ações ou execuções movidas contra ele no foro civil federal e local, correspondente ao seu domicílio e relativo ao último quinquênio.

Art. 3º Não podem ser leiloeiros:

a) os que não podem ser comerciantes;

b) os que tiverem sido destituídos anteriormente dessa profissão, salvo se o houverem sido a pedido;

c) os falidos não reabilitados e os reabilitados, quando a falência tiver sido qualificada como culposa ou fraudulenta.

Art. 4º Os leiloeiros serão nomeados pelas Juntas Comerciais, de conformidade com as condições prescritas por este regulamento no art. 2º, e suas alíneas.

Art. 5º Haverá, no Distrito Federal, 20 leiloeiros e, em cada Estado e no Território do Acre, o número que for fixado pelas respectivas Juntas Comerciais.

Art. 6º Cada leiloeiro é abrangido, após a habilitação, perante as Juntas comerciais e mediante despacho destas, a prestar a fiança de 40.000\$0, em dinheiro ou apólices da dívida pública federal, que será recolhida, no Distrito Federal, ao Tesouro Nacional e, nos Estados e no Território do Acre, às Delegacias Fiscais, Alfândegas ou Coletorias Federais.

§ 1º A fiança em apólices nominativas será prestada com o relacionamento desses títulos na Caixa de Amortização, ou nas repartições federais competentes para recebê-la, dos Estados e no Território do Acre, mediante averbações que as conservem intransferíveis, até que possam ser levantadas legalmente, cabendo aos seus proprietários a percepção dos respectivos juros.

§ 2º Quando se oferecem como fiança depósitos feitos nas Caixas Econômicas, serão as respectivas cadernetas caucionadas na forma do parágrafo anterior, percebendo igualmente os seus proprietários os juros nos limites arbitrados por aqueles institutos,

§ 3º A caução da fiança em qualquer das espécies admitidas, a, bem assim o seu levantamento, serão efetuados sempre à requisição da Junta Comercial perante a qual se tiver processado a habilitação do leiloeiro.

Art. 7º A fiança responde pelas dívidas ou responsabilidades do leiloeiro, originadas por multas, infrações de disposições fiscais, impostos federais e estaduais relativos à profissão, saldos e produtos de leilões ou sinais que ele tenha recebido e pelas vendas efetuadas de bens de qualquer natureza, e subsistirá até 120 dias, após haver deixado o exercício da profissão, por exoneração voluntária, destituição ou falecimento.

§ 1º Verificada a vaga do cargo de leiloeiro em qualquer desses casos, a respectiva Junta Comercial, durante 120 dias, tornará pública a ocorrência por edital repetido no mínimo uma vez por semana, convidando os interessados a apresentarem suas reclamações dentro desse prazo.

§ 2º Somente depois de satisfeitas por dedução do valor da fiança, todas as dívidas e responsabilidades de que trata este artigo, será entregue a quem de direito o saldo porventura restante.

§ 3º Findo o prazo mencionado no § 1º não se apurando qualquer alcance por dívidas oriundas da profissão, ou não tendo havido reclamação alguma, fundada na falta de liquidação definitiva de atos praticados pelo leiloeiro no exercício de suas funções, expedirá a Junta, certidão de quitação com que ficará exonerada e livre a fiança, para o seu levantamento.

Art. 8º O leiloeiro só poderá entrar no exercício da profissão, depois de aprovada a fiança oferecida e de ter assinado o respectivo compromisso perante a Junta comercial.

Art. 9º Os leiloeiros são obrigados a registrar nas Juntas Comerciais, dentro de 15 dias após a cobrança, os documentos comprobatórios do pagamento dos impostos federais e estaduais relativos à sua profissão, sob pena de suspensão, de que não haverá recurso.

Parágrafo único. Se decorridos seis meses, o leiloeiro ainda não tiver cumprido a disposição deste artigo, será destituído do cargo, afixando-se na porta de seu estabelecimento a folha do órgão oficial em que houver sido publicado o edital respectivo.

Art. 10. Os leiloeiros não poderão vender em leilão, estabelecimentos comerciais ou industriais sem que provem terem os respectivos vendedores, quitação do imposto de indústrias e profissões relativo ao exercício vencido ou corrente, sob

pena de ficarem os mesmos leiloeiros responsáveis pela dívida existente. Ficam isentos desta obrigação quando se tratar de leilões judiciais ou de massas falidas.

Art. 11. O leiloeiro exercerá pessoalmente suas funções, não podendo delegá-las, senão por moléstia ou impedimento ocasional em seu preposto.

Art. 12. O preposto indicado pelo leiloeiro prestará as mesmas provas de habilitação exigidas no art. 2º, sendo considerado mandatário legal do proponente para o efeito de substituí-lo e de praticar, sob a sua responsabilidade, os atos que lhe forem inerentes. Não poderá, entretanto, funcionar juntamente com o leiloeiro, sob pena de destituição e tornar-se o leiloeiro incurso na multa de 2:000\$0.

Parágrafo único. A destituição dos prepostos poderá ser dada mediante simples comunicação dos leiloeiros às Juntas Comerciais, acompanhada da indicação do respectivo substituto.

Art. 13. Quando o leiloeiro não tiver preposto habilitado, poderá, nos leilões já anunciados, ser substituído por outro leiloeiro de sua escolha, mediante prévia comunicação à Junta Comercial, ou adiar os respectivos pregões, se, em qualquer dos casos, nisso convierem os comitentes por declaração escrita, que será conservada pelo leiloeiro no seu próprio arquivo.

Parágrafo único. Os leilões efetuados com desrespeito deste artigo serão nulos, sujeitando-se o leiloeiro à satisfação de perdas e danos, que lhe for exigida pelos prejudicados.

Art. 14. Os leiloeiros, ou os prepostos, são obrigados a exibir ao iniciar os leilões, quando isso lhes for exigido, a prova de se acharem no exercício de suas funções, apresentando a carteira de identidade a que se refere o art. 2º, alínea d, ou o seu título de nomeação, sob as mesmas penas cominadas no parágrafo único do artigo precedente.

Art. 15. Os leiloeiros não poderão fazer novação com as dívidas provenientes do saldo dos leilões, convertendo-as em promissórias ou quaisquer outros títulos e responderão como fiéis depositários para com seus comitentes, sob as penas da lei.

Parágrafo Único. Verificada a infração deste artigo, diante de denúncia cuja procedência as Juntas Comerciais apurarão em processo, será multado o leiloeiro, em quantia correspondente à quarta parte da fiança, com os mesmos efeitos do art. 9º.

Art. 16. São competentes para suspender, destituir e multar os leiloeiros, nos casos em que estas penas são aplicáveis:

- a) as Juntas Comerciais, com recurso para o ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, no prazo de 10 dias, nos casos de suspensão, imposição de multas e destituição, com efeito devolutivo, quando não se tratar dos casos do art. 9º e seu parágrafo,
- b) as Justiças ordinárias, nos casos de mora e falta de pagamento, nas ações intentadas contra os leiloeiros segundo as disposições deste regulamento.

Parágrafo Único. A condenação em perdas e danos só pode ser levada a efeito pelos meios ordinários.

Art. 17. As Juntas Comerciais cabe impor penas:

- a) ex-officio;
- b) por denúncia dos prejudicados.

§ 1º Todos os atos de cominação de penas aos leiloeiros e seus prepostos far-se-ão públicos por edital.

§ 2º A imposição da pena de multa, depois de confirmada pela decisão do recurso, se o houver, importa concomitantemente na suspensão dos leiloeiros até que satisfaçam o pagamento das respectivas importâncias.

§ 3º Suspenso o leiloeiro, também o estará, tacitamente o seu preposto.

Art. 18. Os processos administrativos contra os leiloeiros obedecerão às seguintes normas:

- a) havendo denúncia de irregularidades praticadas por qualquer leiloeiro, falta de exaço no cumprimento dos seus deveres ou infração a disposições deste regulamento, dará a respectiva Junta Comercial início ao processo, juntando à denúncia os documentos recebidos, com o parecer do diretor ou de quem suas vezes fizer, relativamente aos fatos arguidos, e intimará a leiloeiro a apresentar defesa, com vista do processo na própria Junta, pelo Prazo de cinco dias, que poderá ser prorrogado, a requerimento do interessado, por igual tempo, mediante termo que lhe for deferido;
- b) vencido o prazo e a prorrogação, se a houver, sem que o acusado apresente defesa, será o processo julgado à revelia, de conformidade com a documentação existente;
- c) apresentada defesa, o diretor ou quem suas vezes fizer, juntando-a ao processo, fará este conclusivo à Junta, acompanhado o de relatório, para o julgamento;
- d) as decisões das Juntas, que cominarem penalidades aos leiloeiros, serão sempre fundamentadas.

Art. 19. Compete aos leiloeiros, pessoal e privativamente, a venda em hasta pública ou público pregão, dentro de suas próprias casas ou fará delas, de tudo que, por autorização de seus donos por alvará judicial, forem encarregados, tais como imóveis, móveis, mercadorias, utensílios, semoventes e mais efeitos, e a de bens móveis e imóveis pertencentes às massas falidas, liquidações judiciais, penhores de qualquer natureza, inclusive de jóias e warrants de armazéns gerais, e o mais que a lei mande, com fé de oficiais públicos.

Parágrafo Único. Excetuam-se destas disposições as vendas de bens imóveis nas arrematações por execução de sentenças, as dos mesmos bens pertencentes a menores sob tutela e interditos, após a partilha, dos que estejam gravados por disposições testamentárias, dos títulos da dívida pública federal, municipais ou estadual e dos que estiverem excluídos por disposição legal.

Art. 20. Os leiloeiros não poderão vender em leilão, em suas casas a fora delas, quaisquer efeitos senão mediante autorização por carta ou relação, em que o comitente os especifique, declarando as ordens ou instruções que julgar convenientes e fixando, se assim o entender, o mínimo dos preços pelos quais os mesmos efeitos deverão ser negociados, sob pena de multa na importância correspondente à quinta parte da fiança e, pela reincidência, na de destituição.

Art. 21. Os leiloeiros são obrigados a acusar o recebimento das mercadorias móveis e de tudo que lhes for confiado para venda e constar na carta ou relação a que se refere o artigo precedente, dando para o efeito de indenizações, no caso de incêndio, quebras ou extravios, e na hipótese do comitente haver omitido os respectivos valores a avaliação que julgar razoável, mediante comunicação que deverá ser entregue pelo protocolo ou por meio de carta registrada.

Parágrafo único. Quando o comitente não concordar com a avaliação feita como limite provável para a venda em leilão, deverá retirar os objetos, dentro de oito dias após a respectiva comunicação, sob pena de serem vendidos pelo maior preço alcançado, sem direito à reclamação.

Art. 22. Os leiloeiros, quando exercem o seu ofício dentro de suas casas e fora delas, não se achando presentes os donos dos efeitos que tiverem de ser vendidos, serão reputados verdadeiros consignatários ou mandatários, competindo-lhes nesta qualidade:

- a) cumprir fielmente as instruções que receberem dos comitentes;
- b) zelar pela boa guarda e conservação dos efeitos consignados e de que são responsáveis, salvo caso fortuito ou de força maior, ou de provir a deterioração de vício inerente à natureza da causa;
- e) avisar as comitentes, com a possível brevidade, de qualquer dano que sofrerem os efeitos em seu poder, e verificar, em forma legal a verdadeira origem

do dano devendo praticar iguais diligências todas as vezes que, ao receber os efeitos, notarem avaria, diminuição ou estado diverso daquele que constar das guias de remessa, sob pena de responderem, para com as comitentes, pelos mesmos efeitos nos termos designados nessas guias, sem que se lhes admita outra defesa que não seja a prova de terem praticado tais diligências;

d) declarar, ao aviso e conta que remeterem ao comitente nos casos de vendas a pagamento, o nome e domicílio dos compradores e os prazos estipuladores; presumindo-se a venda efetuada a dinheiro de contado, sem admissão de prova em contrário, quando não fizerem tais declarações;

e) responder, perante os respectivos donos, seus comitentes, pela perda ou extravio de fundos em dinheiro, metais ou pedras preciosas, existentes em seu poder, ainda mesmo que o dano provenha de caso fortuito ou de força maior, salvo a prova de que na sua guarda empregaram a diligência que em casos semelhantes empregam os comerciantes acautelados, e bem assim pelos riscos sobrevenientes na devolução de fundos em seu poder para as mãos dos comitentes, se desviarem das ordens e instruções recebidas por escrito, ou, na ausência delas, dos meios usados no lugar da remessa;

f) exigir dos comitentes uma comissão pelo seu trabalho, de conformidade com o que dispõe este regulamento, e a indenização da importância despendida no desempenho de suas funções, acrescida dos grupos legais, pelo tempo que demorar o seu reembolso, e, quando os efeitos a ser vendidos ficarem em depósito litigioso, por determinação judicial, as comissões devidas e o aluguel da parte do armazém que os mesmos ocuparem, calculado na proporção da área geral e do preço de aluguel pago por esse armazém.

Art. 23. Antes de começarem o ato do leilão, os leiloeiros farão conhecidas as condições da venda, a forma do pagamento e da entrega dos objetos que vão ser apreçados, o estado e qualidade desses objetos, principalmente quando, pela simples intuição, não puderem ser conhecidos facilmente, e bem assim o seu peso, medida ou quantidade, quando o respectivo valor estiver adstrito a essas indicações, sob pena de incorrerem na responsabilidade que no caso couber por fraude, dolo, simulação ou omissão culposa.

Art. 24. A taxa da comissão dos leiloeiros será regulada por convenção escrita que estabelecerem com os comitentes, sobre todos ou alguns dos efeitos a vender. Não havendo estipulação prévia, regulará a taxa de cinco por cento sobre móveis, semoventes, mercadorias, jóias e outros efeitos e a de três por cento sobre bens imóveis de qualquer natureza.

Parágrafo único. Os compradores pagarão obrigatoriamente cinco por cento sobre quaisquer bens arrematados.

Art. 25. O comitente, no ato de contratar o leilão, dará por escrito uma declaração assinada do máximo das despesas que autoriza a fazer com publicações, carretos e outras que se tornarem indispensáveis, não podendo o leiloeiro reclamar a indenização de maior quantia porventura despendida sob esse título.

Art. 26. Os leiloeiros não poderão vender a crédito ou a prazo, sem autorização por escrito dos comitentes.

Art. 27. A conta de venda dos leilões será fornecida até cinco dias úteis depois da realização dos respectivos pregões, da entrega dos objetos vendidos ou assinatura da escritura de venda, e o seu pagamento efetuado no decurso dos cinco dias seguintes:

§ 1º As contas de venda, devidamente autenticadas pelos leiloeiros, demonstrarão os preços alcançados nos pregões de cada lote e serão entregues aos comitentes mediante remessa pelo protocolo ou por meio de carta registrada.

§ 2º Devem as contas de venda conferir com os livros e assentamentos do leiloeiro, sob pena de incorrerem nas sanções deste regulamento.

§ 3º Se o comitente não procurar receber a importância do seu crédito, proveniente da conta de venda recebido, vencido o prazo de que trata este artigo, o leiloeiro depositá-la-á na Caixa Econômica ou agência do Banco do Brasil, em nome de seu possuidor, salvo se a soma respectiva não atingir a 500\$000, ou tiver ordem, por escrito, do comitente para não fazer o depósito.

§ 4º Havendo mora por parte do leiloeiro, poderá o credor, exibindo a respectiva conta de venda, requerer ao juízo competente a intimação dele, para pagar dentro de 24 horas, em cartório, o produto do leilão, sem dedução da comissão que lhe cabia, sob pena de prisão, como depositário remisso, até que realize o pagamento.

Art. 28. Nos leilões judiciais, de massas falidas e de liquidações, os leiloeiros são obrigados a por à disposição do juízo competente, ou representantes legais, as importâncias dos respectivos produtos, dentro dos prazos estabelecidos no artigo precedente.

Art. 29. A falência do leiloeiro será sempre fraudulenta, como depositário de bens que lhe são entregues para a venda em leilão.

Art. 30. São nulas as fianças, bem como os endossos e avais dados pelos leiloeiros.

Art. 31. São livros obrigatórios do leiloeiro:

I. Diário de entrada, destinado à escrituração diária de todas as mercadorias, móveis, objetos e mais efeitos remetidos para venda em leilão no armazém, escriturado em ordem cronológica, sem entrelinhas, emendas ou rasuras, de acordo com a relação a que se refere o art. 20.

II. Diário de saída, destinado à escrituração das mercadorias efetivamente vendidas ou saídas do armazém com a menção da data do leilão, nomes dos vendedores e compradores, preços obtidos por lotes e o total das vendas de cada leilão, extraído do Diário de leilões.

III. Contas correntes, destinado aos lançamentos de todos os produtos líquidos apurados para cada comitente, de acordo com as contas de que trata o § 1º do art. 27, e dos sinais recebidos pelas vendas de Imóveis.

Parágrafo único. O balanço entre os livros – Diário de entrada a Diário de saída – determinará a existência dos efeitos conservados no armazém do leiloeiro.

Art. 32. Além dos livros exigidos no artigo precedente, os leiloeiros terão mais os seguintes, legalizados nas Juntas Comerciais, mas isentos de selo, por serem de mera fiscalização.

I. Protocolo, para registrar as entregas das contas de venda e das cartas a que se referem, respectivamente, os artigos 20 e 21.

II. Diário de Leilões, que poderá desdobrar-se em mais de um livro para atender as necessidades do movimento da respectiva agência e onde serão escriturados a tinta, sem emendas ou rasuras que possam levantar dúvidas, todos os leilões que realizar o leiloeiro, com catálogo ou sem ele, inclusive os do armazém, observada na sua escrituração as mesmas normas que se observam na do Diário de saída, com a indicação da data de leilão, nome de quem o autorizou, números dos lotes, nomes dos compradores, preço de venda de cada lote, e a soma total do produto bruto do leilão, devendo a escrituração desse livro conferir exatamente com a descrição dos lotes e os preços declarados na conta de venda fornecida ao comitente.

III. Livro talão, de cópia carbônica, para extração das faturas destinadas aos arrematantes de lotes, com indicação do nome por inteiro de cada um e seu endereço.

Art. 33. Todos os livros do leiloeiro terão número de ordem, inclusive o Livro-talão que não poderá ser emendado ou raspado e servirá para conferência ou esclarecimento de dúvidas, entre leiloeiros e comitentes.

§ 1º A exibição em juízo dos Livros-talões não poderá ser recusada, quando exigida por autoridade competente para dirimir questões suscitadas entre leiloeiros e comitente, incorrendo na pena de suspensão, por tempo indeterminado, aplicável pela autoridade deprecante, e por fim na de destituição, o que não cumprir o mandado recebido.

§ 2º Poderão as Juntas Comerciais determinar, sempre que julgarem conveniente, o exame nos livros dos leiloeiros pelo diretor ou por seu substituto, afim de se verificar se os mesmos livros estão devidamente escriturados e preenchem as condições prescritas neste regulamento, ordenando as correções que se tornarem necessárias e punindo os seus possuidores quando as faltas ou

irregularidades encontradas exijam a aplicação de qualquer das medidas atribuídas à sua competência.

§ 3º Quando tiver de encerrar qualquer dos seus livros, o leiloeiro, para poder arquivá-lo ou substituí-lo, o levará, à Junta Comercial a que estiver subordinado para o respectivo encerramento.

Art. 34. Quando os produtos líquidos das contas de venda tiverem de ser depositados de acordo com o art. 37, § 3º, ou por determinação judicial, o selo proporcional será colado nas mesmas contas e inutilizado pelo próprio leiloeiro, que deverá entregar a segunda via ao comitente, juntamente com a caderneta do depósito.

Art. 35. As certidões ou contas que os leiloeiros extraírem de seus livros, quando estes se revestirem das formalidades legais, relativamente à venda de mercadorias ou de outros quaisquer afeitos que pela lei são levados a leilão, tem fé pública.

Art. 36. É proibido ao leiloeiro, sob pena de destituição:

1º, exercer o comércio direta ou indiretamente no seu ou alheio nome;
2º, constituir sociedade de qualquer espécie ou denominação;
3º, encarregar-se de cobranças ou pagamentos comerciais;

sob pena de multa de 2:000\$000;
Adquirir para si, ou para pessoas de Sua família, coisa de cuja venda tenha sido incumbido, ainda que a pretexto de destinar-se a seu consumo particular.

Parágrafo único. Não poderão igualmente os leiloeiros, sob pena de nulidade de todos os seus atos, exercer a profissão aos domingos e dias feriados nacionais, estaduais ou municipais, delegar a terceiros os pregões, nem realizar mais de dois leilões no mesmo dia em locais muito distantes entre si, a não ser que se trate de imóveis juntos ou de prédios e moveis existentes no mesmo prédio, considerando-se, nestes casos, como de um só leilão os respectivos pregões.

Art. 37. Quando o leiloeiro precisar ausentar-se do exercício do cargo para tratamento de saúde, requererá licença às Juntas Comerciais, juntando atestado médico e indicando preposto, ou declarando, no requerimento, desde que data entrou em exercício esse seu substituto legal, se o tiver.

Parágrafo Único. O afastamento do leiloeiro do exercício da profissão, por qualquer outro motivo, será sempre justificado.

Art. 38. Nenhum leilão poderá ser realizado sem que haja, pelo menos, três publicações no mesmo jornal, devendo a última ser bem pormenorizada, sob pena de multa de 2:000\$0.

Parágrafo Único. Todos os anúncios de leilões deverão ser claros nas descrições dos respectivos efeitos, principalmente quando se tratar de bens imóveis ou de objetos que se caracterizem pelos nomes dos autores e fabricantes, tipos e números, sob pena de nulidade e de responsabilidade do leiloeiro.

Art. 39. Aceitos os lances sem condições nem reservas, os arrematantes ficam obrigados a entrar com um sinal ou caução que o leiloeiro tem o direito de exigir no ato da compra, a pagar os preços e a receber a coisa vendida. Se não se realizar o pagamento no prazo marcado, o leiloeiro ou o proprietário da coisa vendida terá a opção para rescindir a venda, perdendo neste caso o arrematante o sinal dado, do qual serão descontadas pelo leiloeiro a sua comissão e as despesas que houver feito, entregando a saldo a seu dono, dentro de 10 dias, – ou para demandar o arrematante pelo preço com os juros de mora, por ação executiva, instruída com certidão do leiloeiro em que se declare não ter sido completado o preço da arrematação no prazo marcado no ato do leilão.

Art. 40. O contrato que se estabelece entre o leiloeiro e a pessoa, ou autoridade judicial, que autorizar a sua intervenção ou efetuar a sua nomeação para realizar leilões, é de mandato ou comissão e dá ao leiloeiro o direito de cobrar judicialmente e sua comissão e as quantias que tiver desembolsado com anúncios, guarda e conservação do que lhe for entregue para vender, instruindo a ação com os documentos comprobatórios dos pagamentos que houver efetuado, por conta dos comitentes e podendo reter em seu poder algum objeto, que pertença ao devedor, até o seu efetivo embolso.

Art. 41. As Juntas Comerciais, dentro do menor prazo possível, organizarão a lista dos leiloeiros, classificados por antiguidade, com as anotações que julgarem indispensáveis, e mandarão publicá-la.

Parágrafo único. As autoridades judiciais ou administrativas poderão requisitar as informações que desejarem a respeito de qualquer leiloeiro, assim como a escala de classificação a que se refere este artigo, devendo ser as respectivas respostas fornecidas rapidamente e sob a responsabilidade funcional de quem as formular, quanto à sua veracidade.

Art. 42. Nas vendas de bens moveis ou imóveis pertencentes à União e aos Estados e municípios, os leiloeiros funcionarão por distribuição rigorosa de escala de antiguidade, a começar pelo mais antigo.

1º O leiloeiro que for designado para realizar os leilões de que trata este artigo, verificando, em face da escala, que não lhe toca a vez de efetuá-los, indicará à repartição ou autoridade que o tiver designado àquele a quem deve caber a designação, sob pena de perder, em favor do prejudicado, a comissão proveniente da venda efetuada.

§ 2º Nas vendas acima referidas os leiloeiros cobrarão somente dos compradores a comissão estabelecida no parágrafo único do artigo 24, correndo as despesas de anúncios, reclamos e propaganda dos leilões por conta da parte vendedora.

§ 3º O leiloeiro que infringir as disposições deste regulamento ou que tiver sido suspenso, ainda que uma só vez, ficará excluído de escala das vendas de que trata este artigo, pelo espaço de um ano.

Art. 43. Nas vendas judiciais, de bens de massas falidas e de propriedades particulares, os leiloeiros serão da exclusiva escolha e confiança dos interessados, síndicos, liquidatários ou comitentes, aos quais prestarão contas de acordo com as disposições legais.

Art. 44. As Juntas Comerciais publicarão em edital afixado à porta das suas sedes e insertos no Diário Oficial, ou, onde não houver órgão oficial, em jornal de maior circulação, durante o mês de março de cada ano, a lista dos leiloeiros matriculados, com a data das respectivas nomeações, para a escala de que trata o art. 41, podendo as repartições públicas requisitá-las a qualquer tempo para execução do disposto no art. 42.

Art. 45. Somente para fins beneficentes, quando não haja remuneração de qualquer espécie, será permitido o pregão por estranhos à classe dos leiloeiros.

Parágrafo único. Excetuam-se dessa restrição os casos de venda de mercadorias apreendidas como contrabando, ou abandonadas nas alfândegas, repartições públicas e estradas de ferro, nos termos da Nova Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Rendas, e do decreto n. 5.573, de 14 de novembro de 1928.

Art. 46. No preenchimento das vagas de leiloeiro que se forem dando, terão preferência os respectivos prepostos, quando, requererem a sua nomeação dentro do prazo de 60 dias após a notificação da vaga perante as Juntas Comerciais.

Art. 47. Os atuais leiloeiros darão cumprimento as disposições deste regulamento dentro dos prazos, respectivamente, de 90 dias no Distrito Federal e Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, e de 180 dias nos demais Estados e Território do Acre, sob pena de suspensão, incorrendo na de destituição aqueles que não o fizerem após 30 dias além de cada um dos referidos prazos.

Art. 48. Todas as atribuições conferidas às Juntas Comerciais, por este regulamento, serão exercidas, onde elas não existirem, pela autoridade que as deva substituir, de acordo com a legislação vigente.

Art. 49. Este regulamento entrará em execução em a data de sua publicação.

Art. 50. Revogam-se as disposições em contrário.”

7. Desenvolvimento dos trabalhos da CPI.

Desde o dia em que foram eleitos o Presidente e Vice-Presidente, no dia 03 de dezembro de 2008, a CPI realizou 10 (dez) reuniões ordinárias, aprovando 35 (trinta e cinco) requerimentos formulados pelos Deputados e ouvindo 23 (vinte e três) depoimentos.

Realizou também, no dia 12 de março de 2009, uma Audiência Pública, com a finalidade de dar oportunidade ao público em geral para manifestar-se sobre fatos de interesse desta CPI.

8. Relação das pessoas que prestaram depoimento à CPI

- Sr. Rubens Sanches Proença;
- Sr. Ângelo José Leite Coelho – Presidente do Sindicato da Indústria de Funilaria e Pintura do Estado de São Paulo - SINDIFUPI;
- Dr. José Luiz Bednarski – Promotor de Justiça de Jacaref;
- Sr. Evandro Zuliani – Representante da Fundação PROCON;
- Sr. Veríssimo de Souza – Presidente do Sindicato de Desmanches;
- Sr. Valdemir Bargieri – Representante da Superintendência de Seguros Privados SUSEP;
- Sr. Neival Rodrigues – Representante da Federação Nacional das Empresas de Seguro Privados e de Capitalização - FENASEG;
- Sr. Renato Orci – Instituto de Avaliações e Perícias Automotivas - IAPA;
- Sr. Gilberto Campos – ex-regulador e perito de sinistros;
- Sr. Antonio Carlos Fiola Silva – Presidente do Sindicato da Indústria de Reparação e Acessórios do Estado de São Paulo - SINDIREPA;
- Sr. Ginez Van Haute Carrasco – Representante do Unibanco;
- Sr. Tayrone Guimarães – Representante da Bradesco;
- Sr. Irineu Barude – Representante da Marítima Seguros;
- Sr. Cláudio Carvalheiro da Silva – Representante da Marítima Seguros;
- Sr. Jaime Brasil Garfinkel – Representante da Porto Seguro;
- Sr. Renato Roperto – Representante da Itaú Seguros;
- Sr. Rogério Esteves Alves – Representante da Mapfre;
- Sr. Carlos Barbosa – Representante da Tóquio Marine;
- Sr. Pedro Calil – Representante da Sul América Seguros;
- Sr. Cláudio Amaral Caldas – Representante da Nobre Seguradora;
- Sr. Carlos Alberto Manfredini – ex-advogado da Porto Seguro;
- Sr. Luiz Fernando de Abreu Sodré Santoro – Leiloeiro oficial.

9. Dos documentos e dos depoimentos obtidos pela CPI (operadoras de seguros de autos).

No curso dos trabalhos desta CPI, inúmeros documentos foram encaminhados por oficinas reparadoras e operadoras de seguro que, em conjunto com os depoimentos prestados, serviram de base para as ponderações que são feitas nesse sub-relatório.

Como se vê dos depoimentos transcritos e dos documentos obtidos por esta Comissão Parlamentar de Inquérito, constata-se a veracidade das irregularidades praticadas pelas seguradoras.

Inicialmente quero deixar claro que não se trata de generalização do mercado de seguros, mas análise de condutas que são incompatíveis com nosso ordenamento jurídico. Aliás, o enfoque maior é o consumidor, parte hipossuficiente na relação.

Para melhor compreensão dos fatos, farei a exposição do que ficou constatado através dos tópicos relacionados no item 4.

Da operação Paraguai/Bolívia.

Restou confirmada, por parte de algumas seguradoras (Finasa/Bradesco e Porto Seguro), conforme depoimentos transcritos abaixo, a fraude consistente em tornar réu o segurado vítima de um furto ou roubo.

O SR. RUBENS SANCHES PROENÇA (VÍTIMA) - “(...) eu fiz o seguro de um carro e fui assaltado com esse carro por dois elementos armados, pela aparência eram dois menores armados e levaram o meu carro e o meu dinheiro os documentos e uma série de coisas (...) eu entreguei a documentação toda na Finasa que é do Bradesco (...) e lá eu recebi a seguinte informação: que eu estava ligando muito (...) e a pessoa que insiste em receber nós não pagamos e eu pensei até que fosse uma brincadeira, mas era sério porque até hoje eu não recebi esse cheque da Finasa e do Bradesco. O que eu recebi foi uma intimação de um Distrito chamado 27º DP, eu pensei até que tinham localizado o meu carro e fui até lá e lá eu fui recebido e a intimação. Na Delegacia, o Geraldo me atendeu e eu falei para ele que havia recebido a intimação e queria saber o que era (...) ele me falou assim, (...) você tem que desistir do recebimento do seu seguro pelo seguinte: nós temos provas que você fraudou o seguro (...) Foi passado pela Promotoria e eles arquivaram o meu processo, (...) mas, eu não recebi até hoje. (...) eu tenho a comprovação de documentos usados no Paraguai, Bolívia, e laudos frios feitos pela Real Seguros. (...) Depois da confirmação da minha inocência o que aconteceu nisso tudo é que eu comecei a juntar algumas pessoas que estavam passando pela mesma situação. (...) sei de uma firma reguladora dando uma informação dizendo o seguinte: nós somos contratados pela Seguradora para fazer a sindicância havendo ou não irregularidade nós somos forçados a “melar” o seguro e também estamos com esquemas feitos em todas as fronteiras, (...) vejam bem, a Seguradora mandava fazer o contrato e a gente já

começava a fazer via Paraguai e vinha por Sedex e custava 200 reais, qualquer carro eles negavam o seguro. (...) Esse esquema eles tinham uma comissão para poder colaborar com a empresa. A Seguradora colocou esses terceirizados para se acontecer alguma zebra foi o terceiro quem fez, mas isso era com ordem das Seguradoras, eles recebiam de 15% a 25% da negativa do seguro, com um carro de 100 mil reais eles gastavam 15 mil reais ou até 25 mil reais (...)"

O SR. MARCELO CARLOS DE FREITAS (VÍTIMA SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – O meu caso foi o seguinte: no meu consultório, que fica na região do Aricanduva eu tive inúmeros furtos, roubos e por isso procurei a **seguradora Porto-Seguro** para segurar o meu patrimônio dentro do consultório. Ocorreu um furto em um feriado, a seguradora começou a criar coisas que não existiam e começou a me acusar de crimes para não pagar o seguro. Era tão evidente a fraude dessa seguradora que o juiz, o Civil concedeu tutela antecipada, uma coisa que não é comum a ação indenizatória de seguro. Então eu gostaria de colocar aqui que essas pessoas que praticam fraude de seguro tem que ser rigorosamente punidas, está certo e a máfia que elas participam com a polícia e com outros, tem que ser punidos sim, porque eu mesmo apurei seiscentas pessoas que foram atendidas pelo Sr. Geraldo Pecatiello, escrivão do 27º DP, sendo que dentro do ramo de seguros só ele atendia. Eu achei o escrivão mais prestativo do mundo inclusive, é o mesmo escrivão que atendeu o meu processo quando a seguradora me acusou de fraude de seguro.

O SR. CÁDMO ROBERTO BARBETO (VÍTIMA SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – Boa noite senhores deputados, senhores Presidentes. Meu nome é Cadmo Roberto Barbeto, sou empresário do ramo metalúrgico há vinte e cinco anos em Diadema, faço seguros há vinte e cinco anos também e recebi uma notícia em 2002, que eu não iria receber um carro meu, eu fui assaltado a mão armada, e disseram que não iam pagar o carro porque meu carro tinha sido negociado na Bolívia um dia antes de eu ter sido assaltado. Eu fiquei perplexo e entrei com uma ação civil contra a seguradora e a seguradora entrou com uma ação criminal contra mim. Eu respondi o criminal, consegui provar a minha honestidade e eu vou de joelhos ainda em Mato Grosso do Sul, ele está agora em Ponta Porã, é um Deputado Dr. Flávio Caiate que sofreu o mesmo golpe que eu sofri, e ele conseguiu provar através da influência dele que nós estávamos sendo lesado por um policial que hoje está preso e condenado; ele falsificava os documento e entregava para a polícia, para as delegacias para assim fazer o inquérito contra as pessoas. Então esse Deputado conseguiu isso e eu consegui resolver o meu problema criminal, ser absolvido em função dessas provas que nós conseguimos acostar ao processo emprestados pelo Deputado. É um Deputado paraplégico de Campo Grande (MS), era um Deputado e agora é Prefeito de Ponta Porã e eu então sou muito grato a ele porque eu poderia estar preso, condenado hoje por um crime que eu não cometi. Eu sou uma pessoa honesta, trabalho, faço seguros como os senhores tem trinta, quarenta, cinqüenta anos de profissão, eu também tenho meus trinta e sou uma pessoa honesta, presto um bom serviço para a comunidade toda. Então, quer dizer, eu poderia ser incriminado por um crime que eu não cometi, me defendi graças a Deus e ao Deputado que eu vou de joelhos ainda lá agradecê-lo assim que eu tiver oportunidade. Isso não pode acontecer, a seguradora, eu já tive carros roubados e fui indenizado, a seguradora sempre prestou um bom serviço para mim, só que me colocaram em um balaio aí que eu não deveria estar dentro, sou correntista do banco também ao qual eu mantive o seguro há dezessete anos, sou um correntista exemplar mantenho negócios, financio máquinas, pago tudo em dia para a instituição financeira e a mesma instituição me condenou, agora eu tenho crédito pela instituição financeira e sou um bandido pela seguradora. A seguradora era a Bradesco Seguros, então eu não consegui compreender isso, eu tenho créditos, eu tinha financiamento e tenho até hoje de equipamentos que eu compro pela instituição financeira e de repente, pelo segurado eu sou um bandido.

Então eu queria só agradecer a todos, ao Rubens que fez um trabalho, está fazendo um trabalho maravilhoso em cima disso tudo, ao Deputado Flavio Caete por eu poder estar dizendo isso aqui hoje e não estar preso porque eu iria ser condenado enfiado em um estelionato.

O SR. HÉLIO DONIZETE GARCIA (VÍTIMA SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – Boa noite deputados, boa noite senhores presentes, eu sou mais uma vítima da **Porto-Seguro**. Eu tive um veículo roubado dia 24 de outubro de 2001, eles simplesmente não me pagaram por um documento falso feito no Paraguai, onde simplesmente ninguém consegue encontrar as pessoas que compram e vendem o veículo porque aonde que vai o endereço das pessoas simplesmente eles colocam Cidade Del Leste, por cinco vezes eu estive lá e não consegui encontrar essa pessoas, ganhei em primeira instância já da justiça referente a Porto-Seguro a indenização por dano moral e provei também por ser policial militar tive que responder dentro da corporação por um crime que eu não cometi, tive que provar a minha inocência infelizmente por causa da Porto-Seguro um policial militar, uma militar que já prendeu mais de 100 bandidos que estão aí na rua roubando, muito dos senhores e muitos carros que estão por aí, eu respondi um processo e provei a minha inocência. Não como muitos estão representando as seguradoras, eu sou mais uma das vítimas. Era só isso. Muito obrigado.

O esquema, que contava com a conivência de policiais do 27º Distrito Policial da Capital (este fato foi comprovado na esfera judicial), tinha por finalidade inverter a realidade dos fatos. O segurado vítima de furto ou roubo comunicava o sinistro, mas surpreendentemente a seguradora formalizava um boletim de ocorrência alegando ser vítima de estelionato. Isto porque, com base em contrato ideologicamente falso, elaborado em cartório do Paraguai e Bolívia e declaração falsa de policial rodoviário (também fazia parte do esquema), a companhia dizia-se vítima de um golpe por parte do segurado.

Com os documentos fornecidos pela seguradora, os policiais envolvidos no esquema fraudulento pressionavam e, às vezes, extorquiam os segurados a fim de que desistissem de receber a indenização a que faziam jus, sob pena de instauração de inquérito e prosseguimento da investigação visando à futura ação penal.

Muito embora, isso tenha sido comprovado na esfera judicial, os representantes das referidas seguradoras insistem em dizer que nada sabem ou que não conhecem os segurados que foram vítimas dessa fraude. É o que se verifica nos depoimentos transcritos abaixo:

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Bradesco tem conhecimento do Instituto Brasileiro Contra Fraudes Seguradoras? Então no site deles tem várias informações disponíveis estou me inspirando nessas, mas estão no site disponíveis para qualquer pessoa lesados por seguradoras no site.

O Bradesco tem conhecimento que usou documentações frias e negativas de pagamento seguro? Reconhece, já aconteceu não aconteceu, já houve casos de processos, inquéritos com relação a isso? Tem conhecimento?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Não tenho conhecimento. Inclusive também como havia falado que não é a nossa gestão aqui de São Paulo essa parte de sindicância, de negativa de sinistro nesse sentido.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Bradesco tem conhecimento que no 27º distrito policial dos inquéritos de negativa de seguros, quando a vítima foi roubada e é tratada como estelionatário, consta o nome do Bradesco com documentações frias?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Não tem conhecimento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor conhece o site lesado por seguradoras?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Já ouvi falar.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas já chegou a entrar? Visitá-lo?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Não.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Conhece o presidente Rubens Proença que sofreu um atentado no ano passado?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Eu já ouvi falar, mas não conheço. Não conheço.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem conhecimento do segurado Cadmo Roberto Barbeto? Vando Ferreira Brasil?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Não tenho conhecimento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Arli Camargo conhece? Que ingressou com uma ação contra o Bradesco que teve uma condenação?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Não, também não conheço.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Agora uma questão interessante que surgiu, se não fosse trágica. Muitos segurados foram vítimas de roubo. Foram até o Distrito Policial e registraram um Boletim de Ocorrência e havia uma quadrilha no 27º Distrito Policial ligada a equipes de investigadores de seguradoras, que acusavam a vítima de roubo, de na verdade ser um estelionatário que estava forjando uma situação de roubo para ser beneficiado no seguro devido, inclusive participava da quadrilha um cartório no Paraguai que emitiam documentos de compra e venda, ideologicamente falsos. Pareceria uma construção maquiavélica ou conspiratória, mas isso faz parte de vários inquéritos policiais de processos e ações que estão no Ministério Público. O senhor tomou conhecimento disso e na Porto Seguro aconteceu?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Eu tomei conhecimento, isso foi notícia na imprensa, houve um escândalo enorme, mas eu quero dizer que uma coisa conhecida no mercado é efetivamente uma prática de pessoas levarem o carro, venderem o carro fora de nossas fronteiras. Nós até temos um convênio com o Ministério da Justiça e temos câmeras que fiscalizam a passagem dos carros para o Paraguai. Então esse grande monte de notícias que saiu, envolvendo inclusive o Executivo da companhia, inverteu toda a história, parecendo que essas pessoas tinham interesse nisso. Porque pelos números é absolutamente irrefutável.

Outra pessoa que, apesar de estar respondendo à ação penal sobre o assunto, insiste em negar a existência do "esquema" entre as seguradoras, os policiais e os cartórios do Paraguai/Bolívia é o ex-advogado da Porto Seguro, Sr. Carlos Alberto Manfredini, que trabalhou na seguradora por seis anos e foi contratado exclusivamente para requerer a instauração de inquéritos policiais por fraude dos segurados e servir como assistente de acusação. Vejamos o que ele disse em seu depoimento:

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Tem conhecimento de uma equipe de investigadores da Porto Seguro?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Eram contratadas empresas terceirizadas como reguladoras de sinistros.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Existe bonificação por essas empresas descobrirem as fraudes?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Não sei. Chegavam para mim já com a documentação para proceder o requerimento de instauração de inquérito policial.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - E do esquema do 27º DP, soube?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Não. Eu participei através dos requerimentos de inquéritos policiais. Os boletins de ocorrência dos segurados eram confeccionados após a data que eu fazia os requerimentos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Soube que os cartórios do Paraguai fraudavam os documentos?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Tomei conhecimento pela imprensa. Não participei.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - O Sr. Sabe se os operadores de "Call Center" sugerem ao segurado a rede de oficinas credenciadas?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Não sei. Só participei da elaboração dos requerimentos para instauração dos inquéritos policiais.

O SR. EDSON GIRIBONI – PV - Qual a porcentagem de condenação dos segurados que fraudaram as seguradoras com base nesses contratos do Paraguai?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - 90%. Alguns foram absolvidos, por que talvez não tenhamos juntado provas substanciais (...) Foram indenizados posteriormente à absolvição, pois quando se instaura o processo administrativo a indenização é suspensa.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Poderia olhar os requerimentos feitos pelo Sr.? Todos solicitam instauração no 27º DP. O que tinha lá?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Por que o departamento de sinistros da Porto Seguro é na Avenida Indianópolis, circunscrição do referido distrito.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Mas, os eventos de sinistros ocorrem em vários locais e a investigação deve ser feita no local da consumação do crime ou da vantagem ilícita.

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Mas, o estelionato é investigado no foro da vítima.

O SR. MILTON LEITE FILHO - DEM - Quem disse que a seguradora era vítima?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - O requerimento de inquérito policial era feito após a regulação do sinistro, em que se comprovava não existir o roubo, que era um simples boletim de ocorrência com autoria desconhecida. Muitos requerimentos foram também para a 4 DIVECAR, própria para seguros.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Onde fica a sede da Porto Seguro?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Campos Elíseos, circunscrição do 77º DP.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - A sede da Porto não era da área do 27 DP. Todos os requerimentos iam para o 27º DP. Posteriormente, constatou-se uma quadrilha de policiais que atuava lá.

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - O 27º DP era a circunscrição do departamento de sinistros da Porto Seguro.

O SR. WALDIR AGNELLO - PTB - O Sr. foi para o Paraguai?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Sim, fui a mando da companhia para certificar se os documentos eram corretos.

O SR. WALDIR AGNELLO - PTB - É mentor da idéia ou deu continuidade?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Quando comecei lá já haviam esses contratos.

O SR. WALDIR AGNELLO - PTB - Verificou se o cartório existe fisicamente?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Sim. Fui com o gerente jurídico para lá umas duas ou três vezes.

O SR. WALDIR AGNELLO - PTB - Conhece alguém do 27º DP com quem manteve relações profissionais entre 1998 a 2004?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Fui ao distrito raríssimas vezes. É lógico que tinha contato profissional com os Delegados Guaracy, Reinaldo Correa e Enjohas.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - E o escrivão Picacielo?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Também.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Soube que ele teve a preventiva decretada?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Soube por conta da ação penal que eu também sou réu.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - A quem o Sr. se reportava na Porto Seguro?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Ao gerente do jurídico, Dr. Joel Rebelatto de Mello e ao Diretor do jurídico, Dr. Luiz Paulo Horta de Siqueira.

O SR. WALDIR AGNELLO - PTB - Informe os nomes de empresas reguladoras de sinistros.

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - "Audiseg" e "Costa Oeste" de Foz de Iguaçu.

Merece destaque o momento em que o Sr. Carlos Alberto Manfredini afirma não ter dito que foi enganado e que não sabia da falsidade dos documentos. Isso por que, foi juntado aos autos desta CPI uma gravação em que esse advogado alega ter sido enganado pela Porto. Fica evidente, então, a falsidade em seu depoimento para esta CPI.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - O Sr. deu entrevista à Folha, dizendo ter sido enganado pela Porto, pois não sabia da falsidade dos documentos. Como foi essa entrevista?

O SR. CARLOS ALBERTO MANFREDINI (EX-ADVOGADO PORTO SEGURO) - Não me lembro de dizer que fui enganado ou que não sabia da falsidade. Até hoje não me provaram que são falsos. Agora, eu não sou perito. Eu recebo um documento de um cartório, como vou saber.

Por fim, com relação ao Sr. Carlos Alberto Manfredini, resta dizer que a FENASEG também contratou seus serviços advocatícios em 16 de junho de 2004, para representar ativa e passivamente as seguradoras afiliadas a FENASEG, em ações judiciais na esfera penal, processos administrativos e inquéritos policiais.

É interessante notar a cláusula 3.5 do referido contrato em que se estabelecem as obrigações do contratado: participar ativamente da fase probatória, coletando e fiscalizando as provas necessárias, pois isso refletia diretamente no pagamento de seus honorários feito da seguinte maneira: na assinatura do contrato, objetivando a feitura do inquérito policial; na protocolização da petição inicial (IP) no Distrito Policial; no oferecimento e recebimento da denúncia, onde se habilitaria como assistente de acusação; e na prolação da sentença.

Os valores que estão na cópia desse contrato, explicam o empenho do advogado na obtenção a qualquer custo da comprovação de fraude por parte dos segurados e coincide com o período em que houve uma grande demanda de representações contra segurados no 27º Distrito Policial da Capital.

Ainda com relação ao golpe do Paraguai/Bolívia, cumpre destacar que, mesmo que não tenha sido relatado por nenhuma vítima ouvida pela CPI, chegou ao meu conhecimento e foi confirmado pelo Sr. Irineu Barude, que a Marítima Seguros também fez parte desse esquema fraudulento. Nesse sentido, transcrevo os referidos depoimentos:

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Dr. Irineu, no dia 25 de outubro de 2006 saiu uma notícia aqui. Quero ler para o senhor, quero o seu comentário. "A justiça de São Paulo condenou a Marítima Seguros por ter se negado a pagar indenização de carro roubados de seus clientes, sob a legação que os veículos tinham sido vendidos pelos seus proprietários. De acordo com a sentença, a qual cabe recurso, a

seguradora forjava documentos segundo os quais os veículos tinham sido vendidos no exterior pelos proprietários antes das queixas de roubo na delegacia. Assim as seguradoras não pagavam as indenizações e os clientes acabavam indevidamente acusados de tentar fraudar o seguro. A documentação era preparada em cartórios do Paraguai e da Bolívia sem que houvesse a apresentação do carro ou do documento do proprietário, constatou a investigação do Ministério Público. Policiais de fronteira e também do 27º DP do Campo Belo na zona sul participavam do esquema. No último dia nove de outubro a ação pública foi proposta pelo Ministério Público e julgada procedente. A juíza Márcia Elena Borja, da 11ª Vara Civil, condenou a Marítima a pagar três tipos de ressarcimento às vítimas. A indenização equivalente ao veículo corrigido a mesma quantia de danos morais e ainda um valor a ser calculado caso a caso por danos materiais. Alguns clientes foram processados criminalmente (pela seguradora), representação da seguradora, por suposta fraude contra o seguro e nesses casos as vítimas poderão receber uma indenização maior por danos morais, porque passou por constrangimento. Explica o promotor Gilberto Tanaka um dos autores do pedido. Ainda não há estimativa de quantos clientes serão beneficiados porque só após o julgamento dos recursos que a Marítima poderá entregar para a justiça uma lista com nome de todos os segurados que desde 96 tiveram os seus pedidos de indenização negados sob a legação de terem praticado fraude contra o seguro".

Minha pergunta: A Marítima mantém em seus quadros uma equipe de investigadores de fraudes praticados por segurados? Em caso positivo, qual a formação desses investigadores?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) - V. Exa. a Marítima não mantém em seu quadro investigadores para verificar casos de sinistros. A Marítima tem empresas terceirizadas que ela contrata para verificação de alguns casos.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - E que empresas são essas? São empresas de detetives? Lá elas trabalham policiais?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) - São empresas de regulação de sinistros e desconheço que lá trabalhem policiais.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - E com relação a essa ação é uma sentença de primeira instância, cabe recurso, mas uma sentença os fatos nela constantes o que o senhor teria a dizer? Não lhe são estranhos porque saiu até no jornal.

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) - Essa ação é um fato muito antigo. Acabou de ser mencionado aqui que eram fatos do Paraguai.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - A condenação é de 9 de outubro de 2006.

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) - Isso é muito anterior. Sobre a tramitação exata dessa ação eu tenho pouco conhecimento porque ela é acompanhada diretamente pelo nosso jurídico. Tenho conhecimento, como o senhor disse, porque ela era de conhecimento público, mas realmente ela existe.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - A Marítima tem conhecimento de eventualmente ter usado documentações frias para se negar a fazer pagamento de seguros? Fria seria documentação falsa. Já soube disso que tenha ocorrido?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) - Nunca utilizamos disto.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - A Marítima tem conhecimento que no 27º DP ou se no 27º DP os inquéritos negativos seguros consta o nome da Marítima com algum tipo de documentação relacionada a esse tipo de documentação falsa? Se tem algum inquérito por falsificação de documento contra a Marítima?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) - Eu não tenho conhecimento.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Eu tenho uma sentença que me chegou às mãos condenando um sujeito, ex-policia militar, pelo uso de documentação fria. Eu queria pegar a sentença, mas é o seguinte: a Marítima conhece o segurado chamado Edson Moreno que foi usado um documento pelo Sr. Vando Ferreira Brasil que utilizou esses documentos aqui e acabou condenado para aplicar uma fraude. Conhece essa fraude? Essa sentença?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) - Não Excelência. Eu poderia até tentar, mas não sei não.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Então o senhor está dizendo que a Marítima não negou pagamento de nenhuma indenização de segurados sobre a alegação de fraude.

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) - Nos últimos 12 meses.

Não obstante a constatação da fraude causou-me espécie e extrema preocupação a confirmação da existência de um convênio entre o Ministério da Justiça e a FENASEG, com o intuito de instalar câmeras fotográficas visando ajudar a Polícia Federal na identificação de supostos delitos nas fronteiras.

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) - Eu poderia dar um esclarecimento? Em relação a esse assunto que a V. Exa. abordou, eu gostaria de trazer assim fatos novos com relação ao que é chamado de fronteira, até para colaborar com a CPI, o que significa essa fraude de fronteiras que tanto se fala e é objeto dessa CPI também.

Há cerca de cinco anos a FENASEG, que é a Federação Nacional de Seguros, firmou um convênio com a Secretaria Nacional de Justiça, que é um órgão vinculado ao Ministério da Justiça, onde através de câmeras fotográficas instaladas em diversos locais próximos as fronteiras de Brasil com países vizinhos, são tiradas fotografias e esse convênio tem objetivo de ajudar a polícia federal na identificação de supostos delitos, crimes, contrabando e etc.

Nesse convênio a informação dessa passagem de fronteira ela é fornecida para as seguradoras e caso haja uma comunicação de sinistro e no decorrer da regulação de sinistro ficar constatado que há um indicio de irregularidade, o Ministério da Justiça expede uma certidão validando a passagem daquele veículo, naquela data, naquele horário. Essa certidão é uma regulamentação de sinistro que, caso o jurídico de cada empresa, eu imagino que as seguradoras hajam de formas semelhantes a nossa, entenda que esse indicio de regularidade é incompatível com os relatos do aviso do sinistro do segurado, nós encerramos o sinistro sem indenização, lastreado no princípio de boa fé e que a comunicação não corresponde aos fatos constatados.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - No caso teve até a ABIN apurando os documentos do Paraguai falsos. Houve realmente uma investigação, está em andamento, é uma fraude comprovada com documentos até então. O senhor tem conhecimento da existência de um projeto de fronteiras denominado "SINIVEM" - instalação de radares nas fronteiras? Como é esse projeto?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Sim. É como eu estava citando antes. É um sistema em que verifica a placa dos carros que passam, compara e guardam esses dados e o Ministério da Justiça tem esses dados para controlar se esses carros... como é a circulação do carro, se o carro foi e voltou.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Justamente com esses radares se fiscaliza as possíveis fraudes de quem está levando... Esse radares foram doados pela Porto Seguro ao Governo, ou pelo senhor como pessoa física?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não. O SINIVEM, nós temos um convênio da FENASEG inclusive com empresas que processam esses radares. Não sei como é que é.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas a pergunta é, a Porto Seguro, o senhor como pessoa física, fez a doação de algum radar para o Governo?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Como pessoa física não fiz.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a Porto Seguro?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não tenho conhecimento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a FENASEG fez?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – O que eu sei é: nós temos um convênio com uma empresa chamada Computera e que tem esse sistema. Não sei mais detalhes, sei que temos relacionamento com eles, isso é do tempo que não havia ainda a FENASEG, anterior a minha gestão, mas justamente existe isso para... e é uma coisa boa para o país, para a gente ter uma fiscalização que não serve apenas para o roubo de automóveis. Serve para entrada e saída de contrabando, drogas, etc.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não há dúvidas e que no caso as seguradoras são partes interessadas, como algumas delas estão sendo acusadas de fraudes como está se investigando aqui. Então a resposta é não. Nem a Porto Seguro, nem o senhor como pessoa física e nem a FENASEG doou esses radares ao Governo?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Eu não posso saber se a Federação doou esses equipamentos. Eu sei que existe um convênio e a Federação paga uma parte desses custos e eu defendo que isso é uma coisa boa para o país.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então existe um convênio e foi feito pagamento e não doação. Pagamento em dinheiro para a aquisição desses radares. Esse projeto do SINIVEM foi oficializado quando?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não sei.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Foi em 2004 pelo Governo federal em parceria com a FENASEG. O senhor sabe se antes disso, seguradoras usaram documentos do SINIVEM numa fase experimental de projeto piloto, em juízo para negar o pagamento?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não tenho conhecimento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Porque aí já seria uma deformação dessa finalidade benéfica. Teria-se uma relação promíscua e eventualmente esses documentos podem ser até forjados e falsificados pelos próprios radares, pela SINIVEM. O Governo tem que ter uma posição distante do setor que é parte interessada para o funcionamento do sistema. Eu entendo o seu raciocínio e gostaria que o senhor entendesse a nossa visão.

(...)

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – Por último, gostaria só de novamente ouvir algumas ponderações, até complementares sobre essa questão muito bem levantada pelo Deputado Fernando Capez, sobre as doações de radares. Algo mais que o senhor tenha se lembrado nesse pequeno espaço de tempo sobre essa questão. A doação de radares foi feita por quem, para quem, que empresa, que ligação tem com o Governo, existe alguma empresa no meio que vai ganhar algum percentual das multas que serão aferidas ali?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – O que eu tenho conhecimento é que essas máquinas que tiram fotos. Nós recebemos esses relatórios que vem do Ministério da Justiça, como é que é feito isso, eu acho que não é com o radar doado, existe um convênio de operação. Os radares não eram propriedades nossa, suponho, eu não tenho a informação correta, eu posso lhe dar até porque nós estamos trabalhando isso na FENASEG porque gostaríamos que o nível de efetividade desses bloqueios fossem maiores, porque no fundo não é tão grande o número de efetivo. Nós temos a informação e o carro passa e não se recupera.

Ora, se já houve cooptação de agentes públicos para perpetrar a fraude mencionada, parece-me absurdo que uma entidade de classe, que representa as seguradoras, faça parte de um convênio cujo objetivo é, em tese, coibir delitos.

Ademais, o fornecimento de certidão para as seguradoras, em razão do convênio, trará evidente desequilíbrio ao ônus probatório, mormente considerando que o segurado é a parte hipossuficiente da relação.

Ao contrário do que foi dito pelo Sr. Cláudio Carvalheiro da Silva, representante da Marítima Seguros, o convênio não trará maior segurança para a relação entre segurados e seguradora, pois há o envolvimento, ainda que indireto, de uma entidade de classe, o que ao meu ver macula a presunção de boa-fé.

O depoimento do Sr. Jaime Brasil Garfinkel, representante da Porto Seguro, demonstra a parcialidade desse convênio, já que as câmeras podem ter sido doadas ou financiadas pela própria FENASEG.

Ressalte-se, por oportuno, que tais certidões podem inclusive ensejar, ao menos em tese, violação ao direito de intimidade, preconizado no artigo 5º, X, da Constituição Federal.

Para dificultar esse tipo de fraude é oportuno destacar a sugestão dada pelo eminente Promotor de Justiça, Dr. José Luiz Bednarski:

O SR. JOSÉ LUIZ BEDNARSKI – (...) Eu pensei bastante a respeito e espero que não venha a contribuir para mais uma instância burocrática, mas eu acho que seria importante que a conferência desses documentos, desses instrumentos públicos advindos do Paraguai, essas escrituras forjadas fossem feitas por um órgão que poderia ser a Polícia Federal enfim, algum tipo de cancelamento ou controle desses documentos públicos extrajudiciais vindos de países vizinhos, eu acho que isso inibiria muito esse tipo de fraude.

Da livre escolha da oficina reparadora por parte dos segurados.

Em contrariedade com a Circular n. 269/04 da SUSEP, restou comprovado que as seguradoras não informam aos consumidores o direito de livre escolha das oficinas. Há nos autos, principalmente nos depoimentos colhidos e que transcrevo abaixo, elementos claros desta prática nefasta.

O SR. ANGELO JOSÉ LEITE COELHO (PRESIDENTE SINDIFUPI) – “(...) O que me faz ter um pouco de conhecimento é porque tive a oportunidade durante alguns anos de ficar à frente de três grandes Seguradoras a Porto Seguro em São Paulo, a Adriática Seguradora e a HSBC Bamerindus, gerenciando e chefiando justamente a área de sinistro de automóveis, seja ela inclusive de investigação de sinistro, portanto, eu reúno algum conhecimento e espero poder contribuir com a comissão.

(...) existem milhares de empresas de reparações hoje no Estado de São Paulo que estão impedidas de poder atender o consumidor, é claro que a Seguradora coloca de uma forma muito simples ela diz apenas ao consumidor que não tem acordo comercial com essa empresa ou eu não me relaciono e se o consumidor insiste um pouco mais eles vão um pouco mais longe porque é o 0800 e eles ganham a informação que tem benefício, bônus ou qualquer outra coisa para cada carro que seja levado para oficina credenciada e ou um centro de atendimento da Seguradora. Então, ele diz para o consumidor: se você levar lá essa empresa ela já é investigada por fraude, tem muita reclamação de qualidade, o serviço não vai ficar bom e nós não damos garantia e aí o consumidor continua dizendo: olha, e não vou abrir mão do meu direito de consertar o carro nessa oficina então, você vai ter que submeter a uma coisa chamada porque os documentos estão aqui e comprovam isso chamada de “termo de responsabilidade” onde ele abre mão de tudo o que os Srs. puderem imaginar, inclusive de uma eventual diferença de preço entre o preço que a oficina cobraria que seria um preço justo com peças novas e o preço aplicado por uma oficina não credenciada, ou seja, ele tem que pagar a diferença para conseguir a justiça.

(...) a Bradesco Seguradora coloca no site dela na parte cinza da imagem acesso a automóvel e depois para a troca de oficina, ou seja, o consumidor da Bradesco Seguros escolhe a oficina e o atendimento diz: o Sr. entra no site e já troca a oficina por uma oficina credenciada nossa, já está no site a previsão de troca de oficina.

O SR. ROBSON ALVES (REPRESENTANTE DOS GUINCHEIROS SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – (...) as denúncias feitas pelo SindFupi acabam indo de encontro com algumas denúncias que o Sindicato das Empresas de Guincho também tem a fazer. Inclusive as seguradoras realmente dirigem os veículos acidentados, principalmente as oficinas credenciadas e criam uma série de problemas para que o segurado não leve o veículo para a oficina que ele tem de confiança e o “guincheiro” ele é proibido de indicar, de falar qualquer coisa. Sob risco de ser cortado da seguradora. Aliás, nós temos lá no sindicato casos que pelo guincheiro tentam colaborar com o consumidor dando mais alternativas e foi cortado da companhia. E quando a empresa de guincho ela é cortada de uma companhia, sofre represálias das outras companhias, também porque elas se conversam. Então no meu entendimento, eu não estou dizendo que a seguradora é toda ruim ela tem o seu lado bom, mas não deixa de ser um cartel, um monopólio, eles usam do abuso de poder econômico e posição dominante do mercado e ditam as regras para os prestadores, para as empresas de funilaria, para as empresas de guincho, elas ficam realmente de mãos amarradas. Então eu queria colocar a disposição o sindicato para depois apresentar mais subsídios para essa comissão para poder levar adianta as investigações.

O SR. ISAIAS ALVEZ MEDEIROS (VÍTIMA SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – Boa noite senhores e senhores, senhores deputados. Meu nome é Isaias Medeiros e eu sou um reparador automotivo da cidade de Assis, já iniciei essa função em 1988, trabalhei muito bem graças a Deus até 1996, quando fui surpreendido por uma Companhia de Seguros me pedindo desconto de 25% ou eu estaria descredenciado. E de lá para cá, graças a Deus, eu consegui sobreviver porque sou um bom reparador e tenho uma boa índole na minha cidade, porque se eu dependesse da companhia eu estaria passando fome. Eles tiram carros da minha oficina, alegam que eu não dou garantia, alegam que eu não posso prestar serviço porque eu não tenho acordo comercial, quer dizer, quinze anos que eu trabalhei o meu cliente, fidelizei o meu cliente e eles simplesmente chegam e dizem: “você não pode consertar nessa oficina”. Então eu quero deixar para os senhores o seguinte, vocês parem e pensem um pouquinho, vocês devem ter mulheres e filhos, eu tenho mulher e filhos e estou passando até necessidades devido aos transtornos que vocês me criaram. E tenho documentação, se alguém precisar está à disposição.

O SR. PRESIDENTE – SAID MOURAD – PSC – Desculpe, eu só não ouvi uma parte, eles dizem para os clientes para não utilizar sua oficina?

O SR. ISAIAS ALVEZ MEDEIROS (VÍTIMA SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – Não só eles, como todos os corretores de seguros da cidade de Assis do Estado de São Paulo, inclusive tenho declaração dos meus clientes que os corretores pediram para que não levasse o veículo na minha oficina. O “0800” diz para o meu cliente que ele não pode consertar o carro porque lá ele não tem, desculpa o nervosismo, porque infelizmente eu sou meio descontrolado emocionalmente, eles pedem para o meu cliente que não pode levar porque não tem carro reserva e se eles insistirem, eles não pagam a apólice, não pagam o conserto. Então é terrível o que eu vim passando nesses oito anos, o que eu estou passando até agora, tanto que tive nesta semana um sinistro que me negaram o acordo, me oferecendo quinze míseros reais a hora. Como eu bati, e o não acordo eles simplesmente abandonaram o segurado e nós tivemos que apelar inclusive pelo e-mail do senhor Promotor Fernando Capez, só ai fomos atendidos e o SindFupi que nos atendeu

O SR. JORGE BARBOSA DE GOIS (ADVOGADO SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – Boa noite senhores deputados, boa noite senhores e senhoras. Eu estou aqui representando um cliente, ele sofreu um acidente com o seu veículo, com o seu seguro quitado e foi pressionado a não fazer o serviço na sua oficina de confiança. E em represália a isso a seguradora negou o pagamento do sinistro. É bem verdade que o segurado não dispõe de toda a condição para enfrentar os leões do seguro, então ele está até hoje sem receber o dinheiro do seu prejuízo, ele teve que arcar com as custas. A seguradora no caso é a Marítima Seguros e eu tenho mais dois casos que estão também em andamento. Uma também da Marítima e outro da Itaú. A da Itaú foi até mais grave porque o carro segundo a alegação da seguradora foi visto no Paraguai. E ela se negou a indenizar, bem depois de longo processo a seguradora chamou para um acordo, porque foi ajuizada a ação e eles entenderam já que a ação tinha sido ganha em primeira instância, eles desistiram do recurso e chamaram para acordo, pagaram apenas o valor do veículo. A conclusão é a seguinte: que há a necessidade de se fazer um trabalho muito sério em cima da seguradora e se possível até instituir um sistema de fiscalização do cumprimento das obrigações por parte das seguradoras, é isso.

O SR. MIGUEL FONSECA DE JESUS FILHO (VÍTIMA SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – Boa noite a todos, como

sou de Santos da Baixada Santista, oficina reparadora, eu fui vítima do 27º DP também e construí um sonho com a minha família, um prédio de três andares para atender toda a minha clientela e fui cortado por todas as seguradoras, me perdoem os corretores o que falam... é mentira, quem não for participar o que as seguradoras querem é cortado, vai pra lista negra tenho milhares de provas aqui, meu assistente pode fornecer para vocês. Tudo que os corretores falaram me perdoem o Sr. liga agora para o "0800" e pergunta se você pode levar para qualquer oficina eles não deixam. E todas as seguradoras, todas, eles se comunicam, eu fui cortado em todas as seguradoras, só fazem por insistência eu tenho aqui documento em que existe um "TAC" com o Ministério Público, já um TAC com o Ministério Público dizendo que não pode fazer na minha oficina, não sei como pode existir um TAC se eu não participei desse TAC não é isso? É o que eles falam, é cortada por todas as seguradoras, é um prédio, construí um sonho acabaram o sonho meu e da minha família.

O SR. VALDAIR COELHO ELIAS (VÍTIMA SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – Boa noite a todos, meu nome é Valdair, eu sou o proprietário da Oficina Zinhocar e sou membro da Associação das Oficinas Reparadoras. Bom pessoal o meu relacionamento entre oficina e seguradora, a meu ver, teria que ser um relacionamento de trabalhos, hoje em dia infelizmente eu vou dizer aqui que já falaram dos corretores, eu não tenho nada contra corretor, eu também não tenho nada contra seguradoras, o que eu não acho certo são as práticas que as seguradoras colocam no mercado. Coisas que eu vou dizer a vocês o seguinte, a minha oficina são vinte anos que eu tenho no mercado e lá foi criado os meus clientes, de pequeno que meu filho acompanhou comigo na oficina. Hoje foram tirados da minha oficina pelas seguradoras, como que elas tiram? Quando ligam no "0800", eles vão lá e picham a minha oficina, dizem que o serviço é de má qualidade e que eu não tenho responsabilidade, que eu não faço isso e não faço aquilo. Eu quero dizer a vocês uma coisa, minha gente, com esse trabalho que a seguradora vem fazendo no mercado foi extinto, praticamente só na Baixada Santista, mais ou menos uma três mil pessoas foram mandadas embora. Na minha oficina, eu tinha trinta funcionários, hoje são oito funcionários em troca do credenciamento, um cartel que as seguradoras fazem em cima da gente, criando no meio de mil oficinas, dez oficinas para atender todos os segurados, isso não existe por quê? Porque eu não aceito a mão de obra dela, porque ela também não aceita que eu vá lá e faça um seguro com o preço que eu quero, tem que ser no preço dela. Então porque ela entra ali na minha oficina e quer determinar um valor, e aí meu deputado como V.Exa. fala que está aqui para ver o que a população realmente precisa, não vendo o lado errado, nem o lado certo, mas eu quero que o senhor veja as coisas de acordo como tem que ser. A minha conclusão é a seguinte, que acabe com o credenciamento. Queima o chassi do carro que ai nós iremos resolver esses problemas todos como fraudes, matanças, tudo isso será resolvido.

O SR. RENATO MARQUES DE SOUZA (VÍTIMA SE MANIFESTANDO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA) – Senhores boa noite, meu nome é Renato e eu estou aqui para contar a minha experiência que tive com a seguradora Unibanco, dia 17 de novembro do ano passado eu sofri um acidente, um acidente grave no qual meu carro praticamente, totalmente destruído e acionei o Unibanco, bem um colega que passava pelo local levou o meu veículo que por ser zero, ser novo em uma concessionária da Fiat para que fosse feita a avaliação do seguro, e no dia seguinte eu estava internado no hospital porque eu fraturei a mão nesse acidente, tive algumas lesões no peito também, a seguradora começou a ligar no meu celular praticamente me intimidando a retirar o carro da concessionária "Da Vinci", onde eu tinha levado e levar a uma oficina credenciada deles, sob pena deles não aprovarem o orçamento que a autorizada iria fazer. Eu não estava em condições de ficar assim discutindo, a minha esposa estava também um pouco apavorada e eles continuaram insistindo, no fim retiraram por conta deles o carro da concessionária e levaram para uma oficina em Osasco, o veículo ficou lá 67 dias, sendo que me chamaram três vezes para retirar o veículo e o veículo estava em condições lamentáveis, cada vez que eu ia lá o veículo estava em piores condições. Até que na última vez eles elaboraram um laudo carimbado por uma autorizada que depois eu vim a saber que não teve nada, por essa própria autorizada que não foram eles que carimbaram, não foram eles que deram aquela autorização de que meu carro estava em perfeitas condições, mesmo assim eu não tirei ao pedir ajuda ao sindicato pra dar uma olhada no meu veículo que antes de tirar e aí foi feito uma perícia, o laudo e o veículo estava totalmente destruído. Eu tive que colocar na imprensa, nos jornais e com essa pressão em cima deles eles pagaram, me indenizaram o veículo e acabei tendo problemas para renovar seguro com outro veículo, porque ninguém queria fazer a renovação do meu seguro mais, do novo veículo. Essa foi a história, muito obrigado.

O SR. GILBERTO CAMPOS (EX-REGULADOR/PERITO DE SINISTROS) – (...) Todas as pessoas que fazem vistoria em veículos sinistrados são chamados de peritos. Mas na verdade, o que eu sei eu não aprendi na escola, efetivamente estudando. Eu aprendi na escola da vida, consertando carros batidos. Muitas vezes pegando um carro batido e um outro que causou a colisão e analisando as situações. Então o que eu acontece: se eu assinasse como perito, eu teria que ter esse registro no CREA, ser um Engenheiro, coisa que eu não sou. Então por uma questão de nomenclatura, na época, há cinco anos passados pela seguradora, que nós seríamos chamados de Reguladores de Perda Parcial.

Então no caso da Sul América, eu entrei lá como Regulador de Perda Parcial Jr. Aí eu fui para Pleno, depois Sênior e depois fui a Supervisor. Nunca usando esse nome de perito justamente por essa questão.

(...) depois de todo aquele trâmite de preenchimento de aviso de sinistro, que na época a gente tinha um atendimento telefônico dentro da seguradora, as meninas perguntavam qual era a região que o cliente morava e encaminhavam para as oficinas da região dita. E o cliente dizia que queria levar em outra, que o pai consertou o carro e que ele também conserta e que é tradição de família. Então a gente dizia que ele tinha de assinar um Termo de Responsabilidade, assumindo total responsabilidade pelos reparos do veículo, porque nós não vamos nos responsabilizar. A menos que leve na oficina credenciada.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – “Se o cliente insistisse em manter o veículo na oficina não credenciada, obriga-se ele a assinar um Termo de Compromisso, além de informá-lo que não havia acordo comercial com aquela empresa e que dificilmente o orçamento apresentado por ela seria aprovado”. Então, havia uma pressão dessa ordem? O senhor confirma essas declarações?

O SR. GILBERTO CAMPOS EX-REGULADOR/PERITO DE SINISTROS) – Confirmando e eu era a pessoa que removia os carros.

A concessão de vantagens e bônus, que os representantes das seguradoras afirmam existir, para que o segurado utilize a rede credenciada/referenciada não encontra amparo no Código de Defesa do Consumidor (CDC). Além disso, dispõe o artigo 757, do Código Civil, que “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”. Ora, o interesse legítimo do

segurado é obter a melhor reparação possível, o que inclui a possibilidade de livre escolha da oficina de sua confiança.

Ao contrário do que tentam fazer crer os representantes das seguradoras, a concessão de benefícios ou bônus para que o segurado encaminhe seu veículo a uma oficina credenciada/referenciada é uma forma subliminar de imposição. É evidente que o consumidor sente-se “pressionado” a escolher as oficinas indicadas pelas seguradoras.

Mas não é só.

A “pressão” exercida pelas seguradoras envolve também o aspecto da responsabilidade civil pelos reparos, uma vez que obrigam o segurado a assinar um “termo de responsabilidade” isentando-as quando este insiste em levar o veículo para uma oficina de sua confiança.

Mesmo desvirtuando completamente a essência do contrato de seguro, essa prática foi confirmada claramente no depoimento do representante da Sul América, Sr. Pedro Calil, reconhecendo como válido o termo de responsabilidade retirado do site da seguradora onde trabalha.

Depreende-se do artigo 6º, do CDC, três grupos de direitos básicos do consumidor que são claramente violados pelas condutas narradas acima: a) a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações; b) a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços e c) a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos.

O que se verifica claramente é que o segurado/consumidor é coagido (a palavra é essa mesma) a levar o veículo a uma oficina credenciada/referenciada, sob pena de sofrer vários infortúnios, até mesmo ter negado o seu direito ao reparo. Vale dizer, a seguradora é quem no final decide onde o veículo será consertado.

Isso pode ser constatado facilmente pela transcrição dos depoimentos dos representantes das seguradoras e da FENASEG, bem como através de suas páginas na Internet, que esse Deputado fez questão de acessar. Vejamos.

O representante da seguradora Unibanco, Sr. Ginez Carrasco, que é gerente de sinistros e a pessoa responsável por passar os procedimentos aos funcionários do “Call Center”, afirmou que a primeira informação que é dada ao segurado, após o relato dos fatos, é a sugestão de uma oficina referenciada para conserto de seu veículo, comunicando também os benefícios que essa escolha trará ao segurado.

Além disso, e o que é pior, consta em seu depoimento a confissão de que a seguradora Unibanco não tem como procedimento interno informar os seus segurados sobre a liberdade na escolha das oficinas.

E, de forma explícita, coloca em seu site, nos ícones “Sinistro Auto – O que fazer?” e “Onde levar o veículo danificado”, que o segurado deve escolher preferencialmente uma das oficinas referenciadas da seguradora, uma vez que essas oferecem: garantia dos serviços prestados, rapidez na realização dos serviços, pois os segurados da Unibanco Seguros e Previdência têm prioridade de atendimento nessas oficinas; parcelamento ou desconto no pagamento à vista da franquia e desconto de 25% na franquia (limitado a R\$ 250,00), nos casos de colisão parcial indenizável e para apólices com vigência desde 01/08/2003 e com sinistro ocorrido desde 17/11/2003.

Consta ainda, naquela página da internet, a existência de três categorias de oficinas recomendadas pela seguradora: oficinas modelo (com nove indicações), oficinas referenciadas (com uma indicação) e oficinas conveniadas (com três indicações). Assim, pasmem, na cidade de São Paulo a Unibanco Seguros dispõe de apenas 14 oficinas credenciadas/referenciadas/modelo.

Conforme se verifica no depoimento, além do representante da referida seguradora, não fazer qualquer esclarecimento a respeito da existência de três modalidades de oficinas encontradas em seu site, o mesmo confessa que as oficinas credenciadas/referenciadas são sugeridas para que a seguradora tenha um maior poder de negociação. Além disso, o representante afirma que os segurados que queiram levar seus veículos em oficinas não credenciadas são seduzidos com os benefícios oferecidos pelas oficinas credenciadas/referenciadas.

Por fim, cumpre destacar que, ficou constatado que a Unibanco Seguros possui uma única Central de Atendimento a terceiros, pois, conforme o depoimento de seu representante, “eles precisam que o próprio terceiro preencha os dados”. Todavia, pergunto: qual o problema em disponibilizar mais postos de atendimento ao terceiro? Por que dificultar o acesso concedendo apenas um posto? Por que não dar o mesmo tratamento ao segurado, que é vítima do acidente de consumo e o CDC lhe garante isso?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – O Unibanco já parte da premissa de que o segurado tem livre escolha para optar para sua oficina de confiança. É claro nós temos a nossa rede de oficinas referenciadas, mas é apenas uma referência quando o cliente não sabe aonde levar o seu veículo. Primeiramente não existe a imposição, existe sim um oferecimento dessas oficinas, afinal a companhia fez um processo de seleção daquela região, daquela oficina. Então nós tentamos enviar os veículos para estas oficinas para estas oficinas por uma questão de maior volume, melhor poder de negociação com as oficinas. As negociações são sempre negociações, a mão de obra é feita pela praça não é imposta. Nós começamos com determinado valor e o perito tem até um certo valor, ou seja, não é um valor fixo, ele tem esse poder de negociação.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O que faz um gerente de sinistro? O que consiste a sua atividade basicamente? Com exemplos práticos.

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Consiste em analisar um processo, uma demanda, um evento de sinistro que venha a ocorrer (...) O gerente de sinistro engloba diversas atividades dentro da companhia, isso depende de companhia para companhia.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O que faz? Para que serve? O senhor é gerente de sinistro, ocorreu um sinistro qual é a sua responsabilidade? Qual é sua cadeia de comando? Sua função?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Atender o cliente, cumprir as regras.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor é que atende? A pessoa liga para o senhor?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Não isso é feito por um Call Center, existe todo um processo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então o senhor passa a orientação para o atendimento?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Sim.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Se um cliente sofreu um sinistro e telefonar agora e for atendido na rede da Call Center vai ser dito a ele que ele tem direito a levar a uma oficina não credenciada? Qual é a sua orientação para levar o operador de Call Center?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *O operador de Call Center vai registrar o sinistro, os fatos, vai sugerir uma oficina referenciada primeiramente.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A primeira norma é sugerir uma oficina referenciada ou credenciada?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Referenciada. Caso o cliente fale que tem a sua opção, a gente vai oferecer os benefícios que as oficinas referenciadas concedam aos clientes em comum acordo com a companhia e o cliente mesmo assim não querendo levar ok, nós marcamos uma vistoria. Hoje nossa indicação gira em torno de 58% a 60% ou seja, 40% vai para livre escolha tranquilamente.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E quais são as vantagens oferecidas aos consumidores para levarem o carro às oficinas referenciadas?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Isso parte da oficina, há oficinas que fazem um leve e trás...*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O que mais?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Pagamento da sua franquia no cartão de crédito ou pagamento da franquia em três vezes. São benefícios ligados para atrair os clientes para aquelas oficinas.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Essas mesmas vantagens são oferecidas se o cliente ou segurado insistir e levar para uma oficina não referenciada?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Não é oferecido, porque nós não sabemos o que uma oficina não referenciada, ou seja, uma oficina de escolha pode conceder. Isso é uma estratégia da empresa, da oficina. A oficina tem seus limites de conceder benefícios ao seu cliente. Tem oficinas de livre escolha que podem até oferecer um carro alugado para o seu cliente, isso é escopo da empresa oficina, mas nós não interferimos nisso.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O operador de Call Center informa ao segurado que ele tem o direito de escolher a oficina que ele quiser?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Não, não informa.*

O SR. – *No caso de sinistros que envolva terceiro onde que é feito o atendimento nesse terceiro? Tem algum local que o terceiro deva se dirigir, ele é obrigado a ir algum local específico? Quais são os postos de atendimento a terceiro na capital?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Em São Paulo, aonde nós temos centro de atendimento o terceiro tem que realmente comparecer a companhia porque é um procedimento da companhia. O terceiro tem que comunicar o acidente para nós, o terceiro é um prejudicado não tem um contrato com a companhia e nós precisamos realmente fazer com que ele mesmo preencha os dados. Na capital nós temos nosso sistema de atendimento na Av. Eusébio Matoso onde nós atendemos esse terceiro.*

O SR. – *Não tem outro posto de atendimento?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Todos os acidentes ocorridos fora do município de São Paulo o terceiro tem a possibilidade de usar o Call Center onde nós não temos centro de atendimento o nosso pode sim atender os terceiros.*

O SR. – *Fora da cidade pelo Call Center ele pode ser atendido?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Pode sim.*

Já o representante da Bradesco Seguradora, Sr. Tayrone Guimarães, afirmou que o segurado tem a liberdade de escolha da oficina, porém os operadores do "Call Center" têm orientação de indicar somente as oficinas referenciadas.

Foi confrontado com uma circular da própria Seguradora, de 10 de maio de 2000, enviada aos corretores de seguros, para informar que não seriam autorizados reparos de veículos em oficinas não credenciadas, nem mesmo com a apresentação de termo de responsabilidade. Sem saber explicar, disse que não reconhecia esse documento (apesar do timbre da seguradora).

Disse, também, que as lista das oficinas credenciadas/referenciadas está disponível em seu site, entretanto, em consulta ao mesmo, no dia 07 de abril de 2009, este sub-relator constatou que o serviço estava indisponível no momento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Quando um segurado faz um contato com a operadora de Call Center, o operador do Call Center recebe alguma instrução para orientar o segurado a ir a alguma das 15 oficinas que mantêm essa relação com o Rio de Janeiro?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Não o que acontece em contato com o "0800" ou com nosso site disponibiliza para ele as oficinas que nós temos referenciadas dentro de São Paulo, mas o segurado tem a livre escolha tanto pode optar por essas oficinas que fazem parte.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Mas, a operadora do Call Center orientada pelo gerente de sinistro vai indicar as oficinas referenciadas?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Exatamente, independente se é do projeto.*

O SR. – *Sr. Presidente só para a gente poder ser bem claro os segurados da Bradesco seguro tem total liberdade para escolher qualquer oficina da segurança do segurado? Não há imposição, não há acuação, não há pressão, não há obrigação de assinar termo de responsabilidade e assim pô diante? Ações no sentido de induzir a fazer o reparo nas oficinas credenciadas? O segurado do Bradesco pode escolher qualquer oficina? O segurado do Bradesco pode escolher qualquer oficina.*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *O segurado do Bradesco quando faz o sinistro tanto pela internet quanto pelo 0800 ele tem listagem referenciada, mas tem a livre escolha dele de estar optando levar na oficina de confiança dele mesmo.*

O SR. – *Sem nenhuma coação?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Sem nenhum tipo de coação.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Presidente! Chegou aqui, um memorando da Bradesco Seguros isso consta da CPI também da documentação, vai constar do relatório final. Nesse memorando assinado pela Bradesco Seguros (sucursal de Santos) dizendo "não serão autorizados reparos de veículos em oficinas não credenciadas pela Cia., nem mesmo com a apresentação de termo de responsabilidade. Não serão abertas exceções nos procedimentos acima especificados. Estaremos à disposição para qualquer esclarecimento que possa surgir contra os procedimentos da implantação do sinistro relâmpago e contamos com a colaboração de todos para o bom funcionamento dos procedimentos descritos." Essa é da Bradesco dizendo que não vai autorizar reparos em oficinas não credenciadas. É uma ação até ilegal.*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Mas eu não tenho conhecimento.*

O SR. – *Pode observar que esse documento contradiz 100% a informação dada pelo depoente.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Totalmente.*

Por sua vez, o Sr. Irineu Barude, representante da Marítima Seguros, afirmou em seu depoimento à CPI que a seguradora trabalha com os dois tipos de oficinas: referenciadas ou não. Informou que primeiro eles perguntam se os segurados possuem oficinas de preferência, para então, sugerirem a utilização de sua rede credenciada/referenciada.

Explicitou os benefícios que são concedidos caso o segurado escolha a oficina credenciada/referenciada, mas não soube explicar todos as vantagens descritas em um folder que estava nas mãos deste Deputado.

Esclareceu o que eram "oficinas conveniência", dizendo que elas não existiam mais, entretanto, foi confrontado com a impressão da página da Internet da seguradora, do dia 18 de março de 2009, em que essas oficinas estavam constando ainda como parte dos serviços oferecidos.

Informou que a Seguradora possui 1.500 (mil e quinhentas) oficinas credenciadas no Estado de São Paulo, mas em consulta ao site pude constatar que na cidade de São Paulo são apenas 79 (setenta e nove) oficinas, sendo que 11 (onze) não estão recebendo veículos no momento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – *A Marítima ela trabalha com oficinas credenciadas e não credenciadas ou só com as credenciadas?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Nós trabalhamos com oficinas referenciadas e não referenciadas.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Quando um segurado telefona para a operadora do telemarketing comunicando sinistro, a orientação do superintendente ou gerencia de sinistro é para encaminhar para oficinas referenciadas? Se nós ligarmos agora do viva-voz vai ser feita essa indicação referenciada?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *A primeira pergunta do nosso telemarketing é se o cliente tem uma oficina da preferência dele.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *É a primeira pergunta?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *É a primeira pergunta. Em seguida nós oferecemos as nossas oficinas referenciadas e informamos quais as diferenças entre uma e outra.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Perfeito. Existe alguma vantagem oferecida para que o segurado, o cliente leve o seu carro a uma oficina referenciada?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Sim existe.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Quais são essas vantagens?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Existe um desconto na franquia e um parcelamento na franquia também feita para o cliente.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Livre escolha da data de pagamento é uma das vantagens?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Não, não é.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Não é. Carro reserva conta na franquia em caso de sinistro?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *O carro reserva pode ser dado em substituição ao desconto da franquia. Um ou outro.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Assistência residencial gratuita?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Desconheço.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Sem custo da apólice?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Desconheço também.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Clube de benefícios?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Isso tudo, o clube de benefícios é um benefício dado em qualquer carro, não é carro de oficina referenciada ou não.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Eu quero encaminhar aqui uma propaganda feita pela Marítima Seguros em que oferece as seguintes vantagens aqui não reconhecidas pelo Dr. Irineu. Está aqui um encarte publicitário. Livre escolha da data de pagamento, carro reserva de tudo que eu falei que o Dr. Irineu desconhecia. E mais, nessa propaganda não está feita essa referencia que são vantagens para oficinas referenciadas ou não referenciadas. Então isso aqui é uma propaganda enganosa.*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Me permita Excelência.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Por favor.*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Livre escolha da data do pagamento é para tipo de seguro alto mensal quando o cliente escolhe que dia quer pagar. Nada a ver com sinistro. Eu acho que há uma confusão aí.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – *Eu sou uma pessoa que estou procurando uma operadora de seguros, eu não trabalho com essa área. Estou procurando uma empresa de seguros, então estou vendo aqui a Marítima Seguros o seguro que não pesa no bolso. Eu pago em 12 vezes, livre escolha da data de pagamento, total reserva, desconto da franquia em caso de sinistro, assistência residência gratuita, indenização mais rápida do mercado. Eu vou passo a me tornar um cliente da Marítima.*

No momento que vou telefonar para a operadora de seguros eu começo a receber esses esclarecimentos: "Isso não, isso não é para caso de sinistro isso é para aqui". Então me parece que não está especificado a qual oficina diz respeito e também não está claro se no caso de sinistro a pessoa efetivamente tem direito ou não tem a esses benefícios. O que eu queria que o senhor explicasse.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O que é oficina conveniência? O que é isso? Qual a diferença dela com uma credenciada.

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Nós da Marítima Seguros tivemos alguns anos atrás, com algumas oficinas, um acordo de atendimento de sinistro lá nessa oficina. Nós mantínhamos lá como se fosse um posto de atendimento atual hoje. Nós mantínhamos lá um inspetor, era feito o atendimento o aviso de sinistro. Era agilizado todo o processo enquanto o segurado ainda estava lá presente era feito o orçamento, disponibilizado o carro reserva. Essas oficinas que são oficinas padrão em relação às demais nós chamávamos de conveniência, mas isso hoje não existe mais.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quantas tinham? Quantas eram as oficinas de conveniência?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – No início eram nove, virou sete e hoje não existem mais.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E credenciadas? Referenciadas quantas são?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Referenciadas no estado de São Paulo são mil e quinhentas.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A orientação dada ao Call Center é por escrito ou é verbal?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – Existe um script no Call Center. É por escrito.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A primeira resposta é: o senhor tem alguma oficina de sua preferência?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – Exato.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Daí o segurado diz: eu tenho é a que fica próximo a minha casa. Daí qual é a sequência?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – A vistoria dela é marcada, ela é agendada para o endereço que é oferecido.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não é oferecida uma vantagem ao consumidor na tentativa de dissuadi-lo a levar a esse oficina?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – Com este propósito não. O que é explicado no Call Center quando a eleição é pela oficina referenciada, os benefícios que ele vai possuir. Os benefícios não são financeiros, os benefícios são de a gente conhecer a oficina referenciada que passou por um processo de cadastramento, que sofre auditoria, que sofre uma revisão de qualidade e que a Marítima é co-responsável na qualidade do serviço.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E tem como fiscalizar 1500 oficinas?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – Por amostragem é fiscalizado. Nós temos um departamento de gestão de risco que possui revisores de oficinas que fazem por amostragem visitas técnicas.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem uma lista negra de oficinas? A Marítima tem? Senhor Irineu.

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Não, não temos lista negra.

Já o representante da Porto Seguro, Sr. Jaime Brasil Garfinkel, afirmou que os operadores de telemarketing são treinados para oferecer a rede credenciada e suas vantagens, já que essa idéia surgiu para simplificar o processo e gerar economia para a companhia.

Acessando o site da Porto Seguro, em 07 de abril de 2009, pude constatar que a referida seguradora possui somente 67 (sessenta e sete) oficinas referenciadas/credenciadas, sendo que 19 (dezenove) delas estão lotadas no momento.

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – O operador, como lembro são 1.200 operadores que são treinados para dizer que o segurado tem direito a usar qualquer oficina e ele também é alertado que existem oficinas referenciadas, as quais ele pode levar o carro. Então ele tem liberdade de escolha e isso é manifestado na hora.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Existe alguma norma, por escrito, que oriente o operador a informar ao segurado que ele tem o direito de levar o seu automóvel a uma oficina não referenciada?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Faz parte do treinamento deles. Não sei se é uma norma escrita, mas faz parte do treinamento mostrar ao segurado que existe uma ampla gama de atendimento.

(...) Quando foi criado esse conceito de oficinas referenciadas terem alguma vantagem, foi criado o conceito de se dar uma coisa que uma própria oficina dá ao cliente que um desconto que é na franquia ou um carro reserva. Uma coisa ou outra. E a razão pelo qual foi criado isso, na época, o marketing dessa idéia, era que o fato de usar uma rede referenciada cria uma velocidade de atendimento, uma simplificação de fluxo de trabalho, que ao invés da companhia se apropriar dela, ela passou ao cliente. O mercado acabou usando isso e isso é um fator de competição no mercado. Então, o fato do cliente ir a uma oficina referenciada dá a ele uma vantagem que a seguradora repassa, porque ela ganha em, por exemplo, como o inspetor dela vai, e lá tem um maior número de carros naquela empresa, ele circula menos. Ele faz várias vistorias. Então é uma simplificação de processo. Gerou economia e foi repassado ao segurado.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essas vantagens não são oferecidas se o segurado levar o veículo numa oficina não referenciada?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quais são os requisitos para que uma empresa, oficina, possa se tornar referenciada? O que ela tem ou não, em relação à não referenciada?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Requisitos de localização, qualidade reconhecida de trabalho, instalação apropriada, tamanho apropriado, até o respeito ao meio ambiente, a gente verifica se a empresa tem qualificação para prestar bons serviços. Há uma gama de

fatores, mas um fator importante é que para uma oficina ser referenciada, uma oficina referenciada por uma seguradora e outra é referenciada por outra seguradora. Não existe uma divisão absoluta entre oficinas referenciadas por todas as seguradoras ou não. Isso é a critério de cada seguradora.

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – Suponha que eu tenha um seguro da Porto Seguro e queira levar o meu veículo numa oficina não referenciada. Eu sofro alguma penalidade ou perco alguma coisa?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não, de forma alguma. O senhor deixa de ter uma vantagem que é ou o desconto na franquia ou um carro reserva por sete dias.

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – Isso não seria uma forma de induzir o segurado a ir numa oficina credenciada?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – É, porque isso gera uma redução de custos para a companhia quando ela tem um fluxo de trabalho orientado, simplifica os processos da companhia quando ela tem um atendimento menos pulverizado, mas apenas isso. Essa redução de custos ela poderia ter ficado escondida, não aparente para o cliente. As companhias poderiam embolsar essas vantagens que ganhariam pelo fato de ter um fluxo de trabalho mais simples, mas por força da alta competição elas rebatem isso para o cliente, que é na forma de um desconto, de um benefício de um carro extra.

O Sr. Renato Roperto, representante da Itaú Seguros, também afirmou que o procedimento passado por treinamento aos operadores do "Call Center" é o de sugerir a rede credenciada/referenciada. Somente se questionados pelo segurado sobre a possibilidade de levar o veículo em uma oficina de sua escolha, que é explicado o procedimento diferenciado que terá que passar.

Ressalte-se que tive a oportunidade de verificar o atendimento feito pelo "Call Center" da referida seguradora, sendo certo que o que pude verificar é bem diferente do que foi afirmado pelo representante da Itaú Seguros, já que o operador dizia à seguradora que ela não poderia levar a uma oficina de sua livre escolha.

São outras, também, as orientações que são fornecidas pela Itaú Seguros em sua página da Internet, que no link "Sinistros – Orientações - Em caso de acidentes - Para segurados", pede que seja consultado a oficina mais próxima do segurado. Na cidade de São Paulo são 43 (quarenta e três) oficinas, sendo que 5 (cinco) estão lotadas (acesso em 07 de abril de 2009).

Por fim, cumpre destacar que, para os segurados da Itaú Seguros, que residem no Centro de São Paulo, não existem oficinas cadastradas para levarem seus veículos sinistrados.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Existe algum tipo de orientação para o atendimento ao público, ou aos segurados, nos momentos que se dirigem comunicando um sinistro, para que o atendente convença o segurado a levar o veículo sinistrado a uma oficina referenciada? Essa é uma pergunta que o senhor já vem acompanhando.

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – Sim, existe um procedimento que os funcionários utilizam dentro do setor do Itaú Seguros, um procedimento escrito, ou seja, é um treinamento que é dado quando o funcionário entra na companhia e uma das orientações é essa. É dado como proceder quando atender um cliente com veículo sinistrado. É informado inicialmente ao segurado que ele tem as oficinas referenciadas. Se o segurado questiona e diz que ele quer levar para a sua oficina de escolha, é explicado para ele que ele tem todo um procedimento se for numa oficina não operacional.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Numa 2ª feira de manhã eu fui à Santos, eu não estava em missão oficial por isso não havia comunicado ao Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito e vi a Itaú Seguros e entrei. E acompanhei o atendimento de uma cliente. E ali havia: dizia que ele teria que levar em uma conveniada, que ela não podia levar a uma oficina não conveniada, a expressão era conveniada. Então ela está descumprindo uma orientação? A orientação é para que seja...

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – Talvez ela tenha sido mais contundente na indicação, mas o procedimento é indicar para uma oficina com acordo operacional, mas dando o direito do segurado levar, obviamente para a livre escolha.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – São oferecidas vantagens? Que vantagens são essas?

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – São oferecidas vantagens. Desconto na franquia ou carro reserva por sete dias.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quando o consumidor opta por uma oficina de sua confiança, ele tem direito as mesmas vantagens oferecidas pela seguradora?

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – Não tem.

Questionando o representante da Mapfre, o Sr. Rogério Esteves Alves, sobre o direito dos segurados levarem seus veículos em oficinas de sua livre escolha, afirmou que a seguradora incentiva o uso das oficinas referenciadas, através da concessão de benefícios.

Um dos benefícios destacados pelo representante dessa seguradora foi o desconto de 20% (vinte por cento) que as oficinas referenciadas concedem, sem, contudo, esclarecer como conseguem essa porcentagem mesmo em épocas em que o mercado não consegue trabalhar com essa margem. Fica claro que esta prática tem o único escopo de forçar a utilização das oficinas credenciadas/referenciadas, sem espelhar a realidade do mercado de serviços de reparação.

Vale ressaltar na linha do que dito acima que na contestação apresentada pela seguradora no processo n. 2004.020299-1, em 04 de junho de 2007, afirmou que desaconselha a realização de serviços na oficina escolhida pelo segurado, quando tenha fortíssimas razões para isso ou caso esta apresente preços para os reparos incompatíveis com a prática do mercado. E, vai além, dizendo que o segurado ou terceiro tem o direito de optar pela oficina de sua escolha, mas tem o ônus de arcar com eventuais prejuízos advindos de sua conduta. Isso é um absurdo e vai de encontro com a finalidade do contrato de seguro e, principalmente, com o Código de Proteção e Defesa do Consumidor (CDC).

O site da seguradora oferece 55 (cinquenta e cinco) oficinas credenciadas/referenciadas em toda a cidade de São Paulo (acesso em 07 de abril de 2009).

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Minha primeira pergunta é: a MAPFRE orienta o seu atendimento a convencer, induzir por meio de vantagens o segurado a levar o veículo sinistrado a uma oficina referenciada?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Nós incentivamos o uso das oficinas referenciadas.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por meio de qual expediente?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – As oficinas concedem benefícios e a MAPFRE também concede benefícios.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E quais são os benefícios concedidos?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Pela MAPFRE a garantia da qualidade por um ano, concedemos carro reserva gratuito e desconto na franquia.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E de quanto o desconto?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Varia de acordo com o bônus do segurado. As apólices que são renovações da MAPFRE têm um desconto igual ao do bônus. Além disso, as oficinas que temos como referenciadas, concedem um desconto adicional de 20% e serviços adicionais como lavagem, polimento, leva e trás e a garantia dos serviços inferiores a franquia que vai ser cobrado o mesmo valor que a seguradora pagaria.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quando o consumidor opta por uma oficina de sua confiança, ele tem direito as mesmas vantagens oferecidas pela seguradora?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Não tem.

Para terminar esse tópico, o representante da Tóquio Marine, Sr. Carlos Barbosa informou que de 2003 a 2007 a seguradora encerrou 77.381 (setenta e sete mil, trezentos e oitenta e um) sinistros e que, em fevereiro deste ano, acatou a decisão proferida na ação civil pública proposta pelo Ministério Público em que ficou constatado que, após quase três anos de investigação, o consumidor somente está autorizado a levar o seu veículo sinistrado a uma oficina reparadora credenciada junto à seguradora.

Com tal atitude, fica evidente que o representante da Tóquio Marine reconhece que a liberdade de escolha de oficinas por parte dos segurados não existe até o momento.

Na cidade de São Paulo, a seguradora possui 32 (trinta e duas) oficinas credenciadas/referenciadas, sendo que 10 (dez) estão indisponíveis.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Há um dado do Ministério Público, apontando que de 2003 a 2007 a Tóquio Marine deixou de pagar 83 mil indenizações para segurados. O que o senhor tem a dizer a respeito disso?

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓQUIO MARINE) – Na realidade foi a Tóquio Marine, quem atendendo a uma requisição do ilustre Promotor Dr. Eduardo Valério, no curso de um inquérito que dura já dois anos e meio, ele pediu esta informação de quantos sinistros foram encerrados. A própria Tóquio Marine forneceu o número, mas não é 84 mil. Eu tenho a petição assinada pelo Professor "Marcato" entregue em novembro ao Ministério Público que o número são 77 mil 381 sinistros encerrados, não necessariamente negados. Nos anos de 2003, 2004, 2005, 2006 e 2007. Por que não são sinistros negados? Na realidade é um procedimento da companhia interno, de abrir e encerrar sinistros por vários motivos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem aqui uma ação civil pública movida na 4ª. Vara Cível de Santos, processo 1822/2002 e que já está em fase de apelação. O senhor tem conhecimento da Real Previdência apelando contra uma sentença que julgou procedente uma ação do Ministério Público para fins de condenar a Real Previdência, em obrigação de fazer ou não fazer e se abster em determinadas práticas...

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓQUIO MARINE) – Seria esse o caso da Frota Vento? Isso não está em apelação, isso já desistimos dos recursos, eu já autorizei o advogado a encerrar e acatamos a decisão e estamos em prática dentro daquilo que foi determinado pela decisão, inclusive liminar.

O SR. PRESIDENTE – SAID MOURAD – PSC – Quando foi tomada essa decisão?

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓQUIO MARINE) – Em Fevereiro agora. Eu tenho o e-mail que eu passei para o escritório dizendo encerra.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – É porque acabou dando razão a ação do Ministério Público. Nessa ação o Ministério Público afirma que: "quanto aos fatos encontram-se exaustivamente demonstrados nos autos. A restrição imposta ao consumidor no mercado reparador pela Real Previdência Seguros S/A, agora Tóquio Marine. (ininteligível) que o consumidor em todo o território nacional encontra-se compelido a proceder o reparo de seu veículo automotor, apenas nas oficinas credenciadas pelas empresas de seguro. O problema em verdade, assumi grandeza de ordem nacional. A restrição imposta no mercado reparador santista espalha-se para inúmeras cidades do interior do Estado de São Paulo, igualmente milhares de consumidores espalhados nos diversos Estados do Brasil vivenciam idêntico drama. Após quase três anos de investigação, estamos convictos de que: Número 1 – o consumidor somente está autorizado a levar o seu veículo sinistrado a uma oficina reparadora credenciada junto a seguradora. A recusa levada a efeito pela seguradora baseia-se a argumentos vazios, apresentando problemas operacionais. Três – o consumidor que insistir em ver o seu veículo recuperado em uma oficina de sua confiança, passará por verdadeiro calvário, podendo até esperar por mais de um mês por uma simples vistoria, sendo portanto, absolutamente necessária a fixação de prazos máximos para início e conclusão do reparo. Quatro – o consumidor insistente terá o seu nome e CPF incluídos numa lista negra, supostamente elaborada pelas companhias de seguros, tendo sérios problemas para a renovação da apólice ou até mesmo em seu indeferimento. Diante da recusa e do direcionamento impostos, incontáveis oficinas reparadoras não credenciadas em todo o Brasil, fecharam suas portas. Estima-se que nos últimos três anos, mais de 17 mil empresas encerraram suas atividades em todo o Brasil. Sobrevivem apenas as reparadoras credenciadas junto a seguradora. As empresas credenciadas submetem-se a todas as regras ditadas pelas seguradoras. Imposição de peças do valor do seguro, mão de obra e etc. Ficam presas a um triste dilema, ou aceitam as regras das empresas de seguro, operando com lucro quase zero, ou não se subordinam experimentando assim perene e geométrica diminuição no número de clientes, até chegar ao encerramento de suas atividades. Quanto a reposição de peças, algumas seguradoras e oficinas credenciadas tem se valido do mercado negro, utilizando peças reconhecidas, não originais e de procedência duvidosa, alimentando a criminalidade envolvendo furto e roubo de veículos automotores. O emprego de tais peças, além do aspecto criminal que fomenta, fere o direito do consumidor acarretando sérios riscos de ofensa."

Que tipo de procedimento hoje adota o atendimento da Tóquio Marine quando um segurado que sofreu um sinistro, liga

comunicando o sinistro? Ele é orientado a procurar uma oficina credenciada? São oferecidas vantagens para isso?

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓQUIO MARINE) – Bem, como eu disse, a Tóquio Marine iniciou os seus trabalhos no mercado massificado, principalmente de automóveis, em 07 de Julho de 2005. Naturalmente herdamos todo um passado e uma carteira que não necessariamente se adequava aos procedimentos dos padrões da Tóquio Marine, que é uma empresa com forte enfoque no (ininteligível), tem regras, manuais e uma outra cultura, tanto que ela não sofreu esse tipo de ação enquanto Tóquio Marine. É uma ação antiga, de uma situação antiga. A Tóquio Marine adequou o produto da antiga seguradora e hoje como é uma só, tem apenas um produto e o manual está aqui onde ela garante a liberdade de escolha de oficinas, na clausula 14, que posso entregar depois ou agora. Eu tenho o manual e posso lhe entregar ou posso ler para os senhores. Há um script de call center.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Me conta sobre esse script de call center?

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓQUIO MARINE) – É um script que é dado aos atendentes para eles seguirem a orientação e atender na chamada do segurado. No quesito da oferta da oficina, quando ele não concorda em ter que levar numa referenciada, está aqui no script que pergunta se há algum motivo específico do por que não levar numa credenciada. Diante da resposta, o operador dirá: - está bem, o senhor também poderá levar o veículo para o conserto em uma oficina de sua confiança e a companhia irá analisar a possibilidade de liberar o conserto nessa oficina. Nesse caso não será possível concedermos os benefícios que lhe informei.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor está lendo porque essa é a orientação por escrito, que é passada aos atendentes de calcenter. Quais as vantagens que são apontadas para que se leve o veículo para essa oficina?

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓQUIO MARINE) – Desconto da franquia, carro reserva por sete dias inicialmente, ou o serviço de leva e trás que a oficina dá, o pagamento dessa franquia por cartão de crédito e outras comodidades. Mas além dessas ofertas iniciais, naturalmente a garantia do serviço, a responsabilidade por tudo isso e a certeza de que a oficina...

Como se vê, em completo desacordo com a Circular da SUSEP, todas as seguradoras, sem exceção, afirmaram que oferecem a rede credenciada, concedem benefícios e somente informam o direito do segurado escolher uma oficina de sua confiança quando perguntados.

Não me espanta que as seguradoras adotem esse procedimento, já que a própria entidade de classe, através do seu representante, admitiu que oferecer a rede credenciada/referenciada é uma prática considerada comum.

O SR. NEIVAL RODRIGUES FREITAS (FENASEG) – (...) A maioria dos segurados tem uma oficina em que ele faz o serviço normalmente. Então, é comum as Seguradoras estarem oferecendo a ele a rede referenciada, onde ela conhece a qualidade do serviço e ela garante, ou seja, que sejam executados pela oficina.

Além dos encaminhamentos que serão feitos ao final desse sub-relatório, sugiro que sejam encaminhadas a SUSEP essas declarações das seguradoras, para que sejam tomadas providências a fim de que se faça cumprir o artigo 14, da Circular n. 269/04 da autarquia.

Da utilização de peças não originais ou usadas pelas oficinas.

Ficou constatado, ainda, através das notas fiscais apresentadas e dos depoimentos prestados, que as seguradoras, com a preocupação de reduzir os custos da reparação dos veículos sinistrados, obrigam as oficinas reparadoras a empregarem peças não originais ou usadas, alimentando o mercado de desmanches e de roubo de veículos e comprometendo a qualidade, a perfeição e a segurança dos veículos dos consumidores. Essas peças, que não atendem às especificações do fabricante, são aplicadas nos veículos dos segurados e terceiros, sem o seu consentimento e sem que saibam dessa fraude.

Além disso, verificamos que essas oficinas também são obrigadas a recondicionar peças tidas como itens de segurança, tais como, roda de liga leve, suspensão, chicote e caixas de direção.

Por fim, com o mesmo propósito de reduzir custos, as seguradoras possuem uma tabela temporária, pré-estabelecendo o tempo e o valor da execução de cada reparação, o valor da mão-de-obra, para manter o custo-médio que possuem como parâmetro, comprometendo, mais uma vez, a qualidade dos serviços. Vejamos.

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Toda companhia sempre quer minimizar custo, mas isso é feito junto ao perito com a própria crítica do orçamento.

(...)

O SR. ANGELO JOSÉ LEITE COELHO (PRESIDENTE SINDIFUPI) - (...) o SINDIREPA que era o antigo sindicato que perdeu a representação ilegal em 2003 como fruto de desmembramento da nossa entidade, ou seja, um grupo de empresários que não concordava com essas práticas ilegais criou esse sindicato e ele perdeu a representação legal, mas continua postulando e falando em nome do setor de reparação e fez acordo com a Sul América Companhia de Seguros na pessoa do diretor de automóveis e a Bradesco Seguros e eles fizeram um acordo e esse acordo visa um menor custo médio com a aplicação de peças não originais usadas, existem hoje e isso já funciona há mais ou menos dois ou três anos, qualquer coisa como 10 à 15 mil consumidores lesados com peças não originais usadas, isso faz parte do dossiê que eu pretendo entregar a secretaria ao final os documentos que comprovam essa ilegalidade.

(...) eles vieram as nossas empresas ofereceram direcionamento, agilidade no pagamento, nós nos seduzimos com a oportunidade de ter serviço a nossa porta mais rápido um pagamento mais ágil, logo depois isso se transformou em obrigações que nós não poderíamos deixar de atender, como com a aplicação de peças não originais usadas, muitos de nós se rebelaram naquele momento porque é crime, a responsabilidade de todos nós.

(...) As condições são muitas, as condições são desde as peças originais e passam pelo desconto que todos nós somos obrigados a fornecer só todo o desconto que temos, o setor de reparação tem que transferir para as Seguradoras se quiser fornecer a peça tudo aquilo que tem e normalmente mais 10% essas são as condições que as Seguradoras obrigam o setor a trabalhar, o tempo de reparação não é o nosso e sim o estabelecido aleatoriamente pela Seguradora, não é preciso ser técnico para trocar a lateral de um carro Monza 1986 é o mesmo tempo que trocar de uma AUDI A/6, ou seja, o tempo de

reparação é aleatório a vontade da Seguradora que montou um sistema denominado de "audatex" (...) e nós somos obrigados no Brasil inteiro a adotar essa tabela.

(...) Os valores a mão de obra hora são as Seguradoras quem estabelecem, as peças são maquiadas de maneira que o consumidor não perceba, eu trago aqui um orçamento e mostro para qualquer Deputado e dificilmente vai conseguir qualquer pessoa identificar uma peça não original usada, porque tem um código de peça original e o valor somente como foi mostrado na reportagem é de uma peça não original ou mesmo usada, claro que a Seguradora não colocaria lá que aquela peça não é original, apenas o que distingue é que mudaram uma simbologia quando altera o sistema ou muda o sistema que ela mostra pelo preço que aquela peça não é original, o consumidor quando retira o carro dessas oficinas até então, sem saber e já lesado, diga-se de passagem, (...) não existe outro caminho ou você faz do jeito que a companhia quer ou você está fora do mercado.

(...)

O SR. GILBERTO CAMPOS (EX-PERITO E REGULADOR DE SINISTRO) - (...) Quando o perito ou o Regulador vai à oficina fazer essa vistoria, ele vai munido de tabela, arbitrada pela seguradora. Todos os tempos de reparação são arbitrados pela seguradora. O que acontece é que a oficina se vê numa situação difícil. Porque ela tem que prestar um bom serviço porque aquele cliente brigou pelo direito dele, dele fazer na oficina que ele queria. Ai o cara se vê numa situação difícil, onde que se ele aceitar o que a seguradora está dizendo que é bom, ele vai ter que botar ou dinheiro do bolso ou ele vai ter que enganar o proprietário do veículo que confia nele para consertar o carro dele. Porque aquele dinheiro que a seguradora está dando para ele, não conserta o carro do jeito que ele deve ser consertado.

(...) A oficina tem que se valer, além de tudo isso, ela tem que ganhar direito que é o objetivo do trabalho dele. Muitas vezes a oficina diminui o desconto entre a compra da peça e a aplicação, para ela ter o ganho, porque ele tem questões de impostos na entrada e na saída deste produto. Se ela for fazer questão de colocar tudo original e usar todos os valores que a seguradora está impondo, ele não consegue consertar. Isso tanto dentro da rede como fora. Sempre o objetivo do perito e minimizar o máximo possível o custo daquela reparação.

(...) Então um exemplo, uma lateral de um carro "X" importado, tem lateral que custa até 12 mil reais, então o que acontece. A seguradora terá de pagar os 12 mil reais, mais uma mão de obra, a seguradora julga que se ela pagar um percentual dessa peça, mesmo ela não sendo recuperável, a oficina torna essa peça recuperável. Muitas vezes aquele perito está tão focado em não pagar esses 12 mil reais, ele está preocupado que quando ele chega à seguradora ele será pressionado pela chefia no porque ele aprovou uma peça tão cara, então ele negocia isso com a oficina e força essa recuperação. Muitas vezes nem pensando na questão da garantia ou do aspecto.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eles recuperam rodas também?

O SR. GILBERTO CAMPOS (EX-PERITO E REGULADOR DE SINISTRO) – Recuperam. Existem questões também de suspensão, parte de base, de telescópio, eixos de suspensão, essas peças a gente tem que tomar um pouco mais de cuidado, porque interfere diretamente na segurança. (...). A pessoa quando leva o perito para analisar o bem de alguém, ele tem que ir ao foco do correto. Então se ele for fazer dessa forma, o que vai acontecer é que o custo dele por vistoria vai subir espantosamente. Porque ele não vai optar por um farol de marca não original, ou mesmo uma roda, ou seja, qual for a parte do veículo. Se ele sair da linha alternativa e for trabalhar só com a original vai explodir o custo dele.

Explodiu, ele vai ser o pior funcionário nesse setor. Justamente porque ele está pagando demais e é onde ele será pressionado pela Diretoria ou pela gerência que o custo dele está muito alto e ele pode acabar perdendo o emprego por causa disso. Porque o foco dele é diminuir e não subir.

Veja, o senhor pega uma peça de suspensão, onde ela foi avariada, entortou e o senhor como perito, o senhor está na oficina com o dono da oficina dizendo a ele: - nós vamos consertar essa peça. Ai ele diz: - beleza, mas quanto você vai me dar para eu consertar essa peça e eu digo tanto. Então ela esticou para cá e para alinhar ela como a gente vai fazer? A gente vai esticar ela ao contrário. Então ela teve dois esforços, duas micro trincas, porque eu não sei o quanto que vai dar, mas ela sofreu duas vezes. Esticou para entortar e depois para voltar para o lugar. Essa peça, dependendo do impacto num buraco, ela vai romper e afeta diretamente a segurança.

O custo médio na realidade nada mais é que a quantidade de veículos colididos por mês, somado entre todos e dividido pela mesma quantidade, para saber quanto custou o conserto de cada carro. Ai o perito atendeu esse mês a 200 sinistros, onde ele tem um valor individual de cada sinistro, somam-se todos esses e divide por 200 para saber o valor do custo médio. Ai a gente, de tempo em tempo conversava com as outras seguradoras para saber qual era o custo deles, para gente também não ficar na rabeira do mercado.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então é um ranking sobre quem paga menos, é isso?

O SR. GILBERTO CAMPOS (EX-PERITO E REGULADOR DE SINISTRO) – Com certeza, mas os valores são invertidos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pode ser que uma seguradora tenha um segurado, ou segurados em que naquele mês houve acidentes que demandem um custo maior. Isso é feito de uma maneira meramente estatística então? Custo médio e o perito que não mantiver esse custo médio ele está fora?

O SR. GILBERTO CAMPOS (EX-PERITO E REGULADOR DE SINISTRO) – Eles fazem uma análise a nível Brasil. Mas volto a dizer, isso era feito na minha época. Nós tínhamos um custo médio a nível Brasil, mil reais, por exemplo, estou falando bem menos do que era. Então o custo médio brasileiro era mil reais. As sucursais brigavam o máximo possível para ficar próximas desses mil reais, porque eles estariam praticamente nivelados ou no objetivo que a matriz nos dizia. Ela dizia que era mil, que a gente tinha que trabalhar no mil. Não adiantava dizer que o carro bateu muito forte esse mês, que choveu muito em São Paulo, que deu muita enchente. Não interessava. O foco, o objetivo era mil reais e a gente tinha que trabalhar o máximo próximo dos mil reais.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – As oficinas também tem que manter esse custo médio? Senão ela perde o credenciamento?

O SR. GILBERTO CAMPOS (EX-PERITO E REGULADOR DE SINISTRO) – Com certeza. A oficina que é dentro da própria seguradora, as oficinas já são conhecidas. Dizem: - evita mandar esse carro em tal lugar, porque lá é muito alto. De repente o cara tem algum conhecimento da lei, e sabe da Lei do Direito do Consumidor, sabe se

impor perante a seguradora mesmo sendo credenciado, ou mesmo sendo credenciado por algum interesse comercial, acontece que se evita mandar algum tipo de serviço para ele, para esse curso ficar um pouco mais baixo, porque ele faz valer o direito, tanto dele oficina para ganhar o dinheirinho dele e consertar o carro como deve ser. Mas esses são poucos.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então poderia dizer que houve acordos em que se tratou o tema preço médio?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Eu poderia dizer que entre os assuntos abordados, também se fala em custo médio, não que esse seja o tema principal ou o motivo principal dessas reuniões.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor prestou depoimento na 1ª. Delegacia Fazendária em 2003. Tem um trecho aqui nesse depoimento, na página 115 do Inquérito que o senhor faz uma afirmação e esta com sua assinatura. Diz assim: -"exceção feita à parte de latária, todas as demais peças substituídas são do mercado alternativo e quando isso ocorre o segurado não é informado, por conseguinte não dá sua anuência ao serviço executado, isso até mesmo por determinação das próprias seguradoras, sobre a represália de não mais passar serviços à firma do declarante."

Provavelmente o senhor foi lá como uma vítima que estava sendo pressionada. Confere isso?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Confere. A exemplo disso, nossas providências foi uma norma técnica que eu encaminhei como documentação para vocês. O que é alternativo, o que é paralelo? Nós precisaríamos entender o que significaria cada tipo de peça dessa. Por isso nós editamos a norma, a gente procurou..

(...) Existe no mercado hoje, dois ou três software de orçamentação eletrônica. Esses softwares prevêem o tempo que se gasta para fazer um determinado reparo, algumas seguradoras usam uma Tabela A, B ou C. nos nossos grupos de trabalho. Eu particularmente acho que deveria haver só uma tabela. Porque se eu levo uma hora para fazer um trabalho, deve ser uma hora em qualquer lugar. Não pode existir dois tipos de tempo.

(...) Nós temos dois tipos de tabela. Tem oficina que acha que dá para fazer um reparo num tempo menor que a outra. Por isso que a gente defende que o preço pode ser variado, mas a tabela tempária deve ser única. Se o tempo padrão for uma hora para fazer um reparo e outro consegue fazer em meia hora, essa sua competência tem que ser bonificada. (...)

(...) Eu particularmente não atendo perito na minha oficina. Hoje a gente faz a vistoria toda por internet, justamente para evitar esse tipo de pressão. Existem procedimentos que a gente evita isso.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só para esclarecer. A oficina que compra no mercado paralelo, eu quero entender o que é esse mercado paralelo. Onde ela comprou essa peça?

O SR. – Só complementando. Todas essas peças de mercado paralelo são compradas com Notas Fiscais?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Eu particularmente compro com Nota Fiscal e vendo com Nota Fiscal.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas aonde que a oficina compra? Onde que é esse mercado paralelo?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Eu me arrisco a dizer que as oficinas se servem hoje de inúmeros fornecedores. Talvez o paralelo seja aquele fornecedor que não é a concessionária da marca. O varejo de autopeças é composto por mais de 20 mil empresas no Estado de São Paulo. Tem lojas de varejo que compram peças originais das concessionárias e revendem no seu estabelecimento. Pega uma promoção, pega um lote, enfim...

O SR. PRESIDENTE SAID MOURAD – PSC – Pelo que eu entendi, ele deu um exemplo da Cibié, por exemplo. Você pode compra o farol na Volkswagen que ele vem com a marca da montadora ou você compra na loja de autopeças, sem a marca da montadora por um preço menor. É isso?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Exatamente.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E é a mesma peça?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – É a mesma peça, ela é feita nos mesmo padrões, apenas não recebe a logomarca da montadora. Feita também pelo mesmo fabricante.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essa é uma das formas do mercado paralelo?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Sim.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não é a única?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Que eu conheço é.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Existem oficinas que compram em desmanche ou só compram assim, sem a marca da montadora?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Devem existir empresas que compram em desmanche, mas a gente não recomenda essa prática.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A seguradora fornece peças para essas oficinas?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Positivo, não em todos os casos, mas fornece.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E como que funciona isso? Explica para mim. Eu quero entender como é esse fornecimento de peças para oficina? Da seguradora para oficina referenciada. A seguradora compra no atacado essas peças e fornece? A referenciada reembolsa esse valor? Como funciona?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – A Unibanco contratou uma empresa que gerencia a compra e a entrega, as peças são oferecidas as concessionárias, são entregues as oficinas tanto as referenciadas como as de livre escolha, não existe recriminação se é

para referenciada ou se é para livre escolha. **É claro que em uma compra maior e uma maior quantidade a concessionária oferece um maior desconto.** Ou seja, uma oficina referenciada ou livre escolha, compra pouco não tem o mesmo desconto de comprar de uma grande quantidade. Então nós utilizamos desses descontos que as concessionárias nos concedem para comprar e fornecer para as oficinas.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essa compra pelas seguradoras, dessas peças em grande número para baratear o custo são compras com nota fiscal?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Positivo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E essa nota fiscal é emitida em nome de quem, da seguradora?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Do Unibanco.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essas peças respeitam o regime do ICMS do Estado de São Paulo?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Sim, respeita.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – o valor da mão de obra que é pago é uniformizado entre as oficinas referenciadas, é o mesmo valor?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Não.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Varia de uma oficina para outra?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Sim.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como que é essa variação? Qual o critério para fazer esse levantamento?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Hoje aqui em São Paulo a Praça de São Paulo tem um custo de mão de obra, cada estado tem o seu custo, o mercado faz a praça não é? E a gente tem sempre uma referência um valor X de início e um valor X de final respeitando a praça. Nós trabalhamos em cima da praça o que o mercado nos oferece com as negociações do source. Quando nós fazemos um processo seletivo de oficinas nós fazemos uma carta convite à oficina e a proposta de trabalho dela conosco. Nós registramos a proposta dela de trabalho conosco, se for uma proposta de mão de obra acima do que o mercado pratica nós sentamos para negociar com a oficina um custo meio termo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como funciona esse mercado alternativo você conhece? Que mercado alternativo e esse?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Pelo conhecimento que eu tenho nós conhecemos a fábrica da IGP, mas a Unibanco segue a política sempre do fornecimento e autorização de peças originais e novas nos carros. Nós não seguimos qualquer inconformidade que ainda o mercado não esteja claro para nós. Nós fomos sim procurados pela IGP com propostas, mas sem um documento, um órgão, uma Inmetro, um IPP validando essas peças, ou seja homologando essas peças nós preferimos ainda não nos envolver nisto.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A seguradora só trabalha com peças originais?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Só peças originais.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Autoriza as oficinas referenciadas a usar peças reconcondicionadas ou usadas?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Nos negociamos sempre nos nossos orçamentos peças originais e novas, nós não temos um controle efetivo porque o número de sinistros é muito alto exigiria um custo muito alto da seguradora. Nós não temos como olhar a comprar, o que ele está comprando lá. É claro 20% do nosso processo são revisados.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas, o valor pago como reembolso para essas peças é um valor que daria condição para oficina referenciada adquirir uma peça nova?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Positivo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – É um valor de mercado?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Sim, inclusive nossos orçamentos, quando nós geramos orçamentos através do nosso sistema de orçamentação ele gera o número do Park Number do lado da peça. Que o Park Number é o número do fabricante. Ou seja está lá número, para lama e o custo dele do mercado.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se uma oficina referenciada usar uma peça reconcondicionada ou usada é contra uma orientação da seguradora Unibanco?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Positivo.

O SR. EDSON GIRIBONI – PV – O senhor está em um mercado competitivo, está concorrendo com outras seguradoras, eventualmente se outras seguradoras agem de forma fraudulenta, de forma ilegal com certeza pelas informações que as segurados tem do mercado o senhor tem conhecimento se existe isso por parte de outras seguradoras. A gente tem aqui um CPI com o objetivo muito claro eu gostaria que o senhor fosse sincero conforme o seu juramento e relatasse aquelas seguradoras que o senhor entende que utilizam do mercado alternativo.

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Não eu não tenho esse conhecimento de qual companhia.

O SR. EDSON GIRIBONI – PV – O senhor sabe que existe?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Nós escutamos de mercado, eu não pude comprovar nas oficinas puxando orçamentos de outras companhias, isso nós não fazemos. Nós focamos os nossos negócios, inclusive o preço é focado nas nossas frequências nos nossos custos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O que é custo médio? Você conhece essa expressão que as seguradoras impõem às oficinas referenciadas?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – O custo médio é o custo de reparos e não é um valor imposto. O custo médio de reparos depende da região, por exemplo, aqui em São Paulo a região Sul tem um custo médio de reparos X, a região Oeste tem um custo médio de reparo Y. Assim o custo médio é fornecido para as oficinas ou para a própria companhia com um dado estatístico dos últimos seis meses, para que ela tenha uma referência e a companhia também.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como é que o senhor chega nessa equação? Custo médio é resultado de qual equação, qual operação?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – É resultado da mão de obra paga às oficinas, somada de peças e deduzido o valor da franquia.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esse custo médio é uniforme entre as seguradoras, entre as oficinas?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Eu acredito que não porque cada seguradora deve operar com a sua mão de obra, cada seguradora deve ter a sua negociação com as oficinas.

(...)

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – O procedimento normal sempre é a utilização de peças novas, Bradesco em momento algum autoriza a aplicação de peças usadas, isso é totalmente fora.

O SR. – Mesmo quando o segurado aceite?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Se partir do segurado naqueles casos em que a peça não é localizada no mercado aí tem que partir do segurado.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A regra da companhia é dizer que não quer que coloque peças novas.

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Que não quer peças usadas.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Desculpe eu me equivoquei, não que coloque peça usada, quer que coloque peça original. Então a minha conclusão está certa ou errada se eu quero minimizar os custos e eu tenho que usar peça original o caminho é procurar ao máximo a recuperação das peças danificadas?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Sempre dentro de uma qualidade, se aquela peça tiver a reparação e a qualidade ficar dentro do padrão é lógico que até para o segurado é bom que mantenha a originalidade do veículo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu tenho aqui algumas oficinas seguradas pela Bradesco, são notas fiscais que já estão acostadas aos autos do inquérito que tramita nesta CPI. E há inúmeras peças que estão assinaladas aqui, que são peças usadas, são peças reconcondicionadas não são peças originais, várias peças. Para choque, farol, painel dianteiro, travessa anterior do painel dianteiro, para lama, farol esquerdo, lâmpada de pisca, emblema de grade, bucha da vareta e por aí a fora, várias peças. O senhor tem alguma explicação em relação a isto? Isso é um fato que nós estamos constatando aqui, isso é um fato. O senhor tem alguma explicação?

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC – Então a Bradesco normalmente vai comprar as peças para repor?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – A Bradesco não opera com o fornecimento.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC – No relatório vocês avaliam o valor da peça e reembolsam à oficina, a oficina compra a peça e em uma nota fiscal para a oficina e ela resolve com o segurado?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Perfeito.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A seguradora fornece as reparadoras peças adquiridas no mercado alternativo ou paralelo? Eu gostaria que o senhor respondesse.

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Não senhor, só peças originais e novas.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A seguradora possui livro de registro de entrada e saída de peças quando as mesmas são fornecidas as oficinas reparadoras?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – O procedimento nós atendemos a legislação do ICMS. O procedimento quanto a isso é feito pelo nosso departamento fiscal.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – É porque foi feita assim, a pergunta é: A seguradora possui livro de registro de entrada e saída de peças quando as mesmas são fornecidas as oficinas reparadoras?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Não temos.

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – É só uma complementação com a resposta do Sr. Irineu. A Marítima já possui sentença transitada e julgado de que ela está isenta da contribuição de ICMS. Ela está desonerada das obrigações acessórias e principais com relação a livros fiscais relativos à ICMS.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor Cláudio parece até que respondeu até assinando o fornecimento do documento, mas eu vou perguntar. Como é que funciona o fornecimento das peças pelas seguradoras oficinas? Como é esse comércio?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Nós adquirimos essas peças de concessionárias, enviamos a oficina onde o carro está sendo consertado e fazemos o pagamento dessas peças.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Com nota fiscal? As notas fiscais são emitidas em nome de quem?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Da Marítima Seguros.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A seguradora impõe o fornecimento de peças a oficina sob pena de remoção para outra oficina?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Não, a gente não impõe o fornecimento. A gente insiste nisso porque é uma forma até de nós nos garantirmos quanto à originalidade daquela peça.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Marítima trabalha com custo médio? Como é esse conceito de custo médio?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – É falou-se bastante de custo médio aqui hoje. O custo médio para nós é utilizado para saber quanto nós gastamos com cada sinistro e para fazer a composição do preço de venda do seguro. Ele tem uma utilização gerencial.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E se a oficina sai desse custo médio, como é que fica? Esse custo médio é usado como base para o reembolso? A oficina sai desse parâmetro de reembolso?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Não, não é utilizado para isso, porque o custo médio pode ser variado em cada oficina dependendo da região e do tipo de veículo que foi naquele momento.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Digo da seguradora! O custo médio é esse e você tem a oficina que se adequar a esse custo médio.*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Não, não, nada a ver como condição de trabalho com a oficina.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Não tem uma tabela de mão de obra como se paga de mão de obra?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Temos.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A Marítima se serve do IAPA para fazer as perícias de sinistros em veículos?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Nós já utilizamos, mas ultimamente não estamos.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E da pessoa diretor do IAPA como pessoa física como profissional tem contratado?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Não senhor.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Como a seguradora calcula o valor de mão de obra que vai pagar para as oficinas? Quais são os fatores levados em consideração?*

SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *São fatores de mercado.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Por exemplo?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Preços cobrados por demais oficinas. Preços de mercado.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A seguradora impõe tempo de reparação em valores de mão de obra em oficinas reparadoras sob pena de remoção do veículo caso o reparador não aceite o valor da companhia? É esse valor se não quer trabalhar com esse valor tiro o veículo daí.*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *O tempo de avaliação, como já foi dito aqui por outros depoentes, é estimado dentro de um software que nós temos que praticamente todos usam. Inclusive as oficinas utilizam isso hoje. Esse tempo não pode ser alterado ele é fixo.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Se a seguradora souber que tem alguma oficina que está usando peça usada, não original qual a consequência? Negocia com o consumidor e dá um abatimento no preço, toma alguma providência? Qual a providência tomada?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Não senhor, as peças têm que ser imediatamente substituídas por novas e originais.*

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Uma pergunta então. O reembolso de oficinas referenciadas em relação às não referenciadas, há uma variação no valor, ou seja, reembolsa-se um valor menor para as referenciadas do que para as não referenciadas?*

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – *Não entra em conta. O que existe é que quando há um contrato com a oficina referenciada, há o acordo de mão de obra e a companhia começa a operar com aquela outra empresa. Quando o carro vai para uma oficina não referenciada, uma oficina qualquer do mercado, o inspetor vai lá e acerta o orçamento como qualquer consumidor acerta com qualquer empresa. Então se resulta o preço maior ou menor, depende de cada caso.*

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – *Eu não sei os detalhes de como são emitidas as notas fiscais, mas eu sei que nós fornecemos peças. Não em todos os casos, mas quando possível sim.*

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – *Nós temos um cuidado enorme com relação a isso, porque nós estamos consentando os carros dos nossos segurados. Nós, quando adquirimos peças, adquirimos peças ou de revendas ou de distribuidores que compram peças de fábrica, que fornecem também para as montadoras, são peças novas, qualificadas e porque nos interessa que não haja problemas para os nossos segurados.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *(...) A seguradora impõe o fornecimento de peças as oficinas de reparação, sob pena de remoção para outra oficina se não aceitar a peça? A oficina não está livre para adquirir uma peça original em algum ponto de venda, ela tem que usar a peça fornecida pela seguradora?*

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – *Nem sempre é assim. Acredito que há casos em que a oficina pode ter a peça lá. Então há um acordo de bom senso, de fornecimento de peças pela oficina. Pode haver o caso de ser uma revenda de automóveis, então ela oferece peças dela mesma. Nós não vamos tirar o carro por causa disso. Aliás, também porque retirar o carro é mais um fator. Prejudica o cliente. Nós não fazemos isso. A retirada do carro não é uma coisa que se possa fazer.*

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – *O custo médio a palavra por si só já diz. É estatístico. Tira a média sobre as aprovações feitas, mas eu não sei hoje. Isso é uma coisa de muitos anos atrás. Eu acho que na Porto Seguro hoje, não é usado esse conceito.*

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *As peças fornecidas pela seguradora são sempre originais?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Sim, são sempre originais.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A seguradora busca peças no mercado alternativo?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Não.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A seguradora impõe tempos de reparação às oficinas reparadoras, sob pena de remoção do veículo?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Não.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A seguradora determina que haja desconto nas peças quando ela compra?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Sim.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E no caso das oficinas que estão adquirindo essas peças?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *No caso, como eu comentei tem o caso da negociação. Então, as peças fornecidas pela seguradora já existe um desconto que ela vai simplesmente fornecer. Em algumas situações eu simplesmente considero que sejam fornecidas pelas próprias oficinas, nesse caso, se são oficinas com acordo operacional, já existe previamente estabelecido um desconto a ser seguido por essas oficinas. Já no caso de acordo com oficinas sem acordo operacional é negociado caso a caso.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O que é peça de mercado alternativo?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Acredito que peças não originais.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Vamos falar sobre custo médio. Como é feito cálculo do custo médio ideal pela seguradora. O número de veículos reparados divididos pelo valor total existe um custo médio ideal, há uma margem dentro da qual as oficinas tem que se ajustar?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Não existe, porque isso varia muito de região para região.*

(...)

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Vou tentar separar os quatro conceitos que a gente tem de peças. Uma peça genuína é vendida pelo fabricante do veículo. Tem a peça original que ela é vendida em outro mercado que não das concessionárias, mas que podem ser, em algumas situações a mesma peça que é vendida pelo fabricante. A Volkswagen não fabrica faróis, ela compra da Cibié, então essa peça Cibié também vem para o mercado de distribuidores próprios e eu posso utilizar essa peça que é a mesma da genuína.*

Existe a peça alternativa e um fabricante que eu posso citar seria a IGP que são fabricantes que fabricam peças fabricadas pelas montadoras de uma maneira independente. E existem as peças usadas.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Que tipo de ação o Ministério Público chegou a propor. Ações civis públicas para obrigar a MAPFRE a se abster de que tipo de comportamento?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Não, chegou a propor ações nesse sentido. Chegou a pedir documentos e pelo que eu tenho informação para investigar determinadas práticas da seguradora.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Que práticas?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *As práticas iguais as que estão sendo apuradas aqui na Comissão Parlamentar de Inquérito. Utilização de peças não originais, entre outras.*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Deputado, (...) a peça genuína tem um desconto, ele aplicou o desconto das peças genuínas e a original, como não é comprada nesse mesmo fornecedor, tem outro preço e tem o desconto dela. Então ele já botou o valor líquido dessa peça.*

O SR. MILTON LEITE FILHO – DEM - *Rogério, a MAPFRE certamente possui segurados com automóveis importados. Parte deles não possui nem fábricas e nem montadoras aqui no Brasil e em São Paulo. No caso de sinistro desses veículos, onde vocês recorrem para aquisição dessas peças?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Normalmente nas oficinas que fazem reparação dessas peças. Essas peças são muito difíceis de fornecer. Elas podem não ter a fábrica aqui, mas ele tem um concessionário aqui e tem uma oficina que trabalha com elas. Normalmente a gente trabalha com esses concessionários da fábrica. Cito como exemplo a Hunday, Mitsubishi e outras.*

O SR. MILTON LEITE FILHO – DEM - *Eles tem fábrica aqui. Eles são revendedores autorizados. Num caso específico, um Chrysler Néon não tem mais aqui e não tem revenda. Onde vocês recorreriam para peças desses veículos?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Normalmente a oficina que “topa” reparar essa peça, eles compram essa peça. Muitas vezes eles importam até diretamente. Nesse tipo de operação nós não trabalhamos com fornecimento, nós pagamos a oficina que compra essas peças.*

O SR. MILTON LEITE FILHO – DEM - *Então não importa se é segunda mão, tendo a peça ela pode ser usada.*

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor como Ouvidor, vê muitas reclamações com respeito a utilização de peças não genuínas?*

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓKIO MARINE) – *Nesses 20 dias que eu assumi a Ouvidoria, tem lá uns três ou quatro casos por dia e nenhum nessas circunstâncias ainda. São apenas 20 dias ali. Poderia inclusive, levantar na Ouvidoria o passado histórico. Isso é tudo registrado e se tiver eu posso fornecer.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Então há oferecimento de vantagens para levar a oficinas referenciadas, nas oficinas referenciadas se colocam peças originais. Vai o perito ou regulador de orçamentos para verificar se aquela peça danificada pode ser recuperada?*

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓKIO MARINE) – *Não sei informar com precisão, o que eu sei é que regulado o sinistro numa oficina é mandado o vistoriador com o orçamento já pronto. Tem todo um processo de orçamentalização e naturalmente ele vai lá checar os dados do orçamento, do carro in-loco. Há todo o procedimento de negociação. Acredito até, pelos anos que eu trabalho lá, que eventualmente pode se negociar uma peça com a oficina que a oficina entenda que aquela peça é recuperável. Isso é questão de negociação caso a caso. Não é procedimento normal.*

Através da transcrição de todos esses depoimentos fica cristalino o objetivo das seguradoras de obrigar as oficinas a utilizarem peças não originais ou usadas nos veículos sinistrados visando à diminuição do custo para a empresa. Todas admitiram a existência desse objetivo, ainda que de formas diferentes:

1) Bradesco Seguros de forma enfática disse que tem por objetivo a redução dos custos e que podem recondicionar peças para manter a originalidade do veículo;

2) SINDIREPA afirmando existir o custo médio, softwares de tempo e tabela temporária; além de vistoria pela Internet para evitar a pressão (lembrando que o Presidente também é dono de oficinas reparadoras);

3) Unibanco Seguros, afirmando que na compra de peças em grande quantidade para fornecimento às oficinas há maior desconto; que conhece o projeto IGP; que não controla de forma efetiva as oficinas na utilização de peças, pois seria um custo muito alto para a seguradora; que sabe de empresas que utilizam peças não originais; que conhece o custo médio e que recondicionam peças;

4) Marítima Seguros, afirmando que não possui livro de entrada e saída de peças; que aplica o custo médio; que possui tabela de mão-de-obra; que todas as seguradoras utilizam-se de software para estabelecer o tempo de serviço executado;

5) Porto Seguro disse que há acordo no valor da mão-de-obra das oficinas credenciadas e que utiliza o custo médio;

6) Itaú Seguros afirmou que conhece duas empresas que fornecem peças não originais (TPK e Carbrás) e reconheceu que são fornecedoras da seguradora, mas negou a utilização do custo médio;

7) Mapfre conhece o projeto IGP; confirmou a existência de ação civil pública contra a seguradora por utilização de peças não originais e usadas e admitiu que lança mão de peças usadas quando não existem mais no mercado;

8) Tóquio Marine admitiu conhecer a empresa Carbrás, que fornece peças não originais e disse que o vistoriador vai com orçamento pronto à oficina.

Além da evidente imposição por parte das seguradoras para que as oficinas utilizem peças usadas ou recondicionadas, gostaria de destacar o depoimento do Sr. Ginez Carrasco, representante da Unibanco Seguros, em que afirma que há uma negociação com as oficinas para que aceitem as peças fornecidas pela seguradora.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A seguradora impõem o fornecimento dessas peças ou de algumas peças as oficinas sob pena de remoção para outra? Há algum tipo de prática de imposição?

O SR. GINEZ CARRASCO ((UNIBANCO) – Imposição não, eu digo que negociação. Vou dar o exemplo, o nosso perito quando ele comparece a uma oficina para uma negociação de orçamento e custos a oficina pode não conceder um desconto do próprio mercado e aí pode sim gerar um não acordo na oficina. O vistoriador traz esse orçamento para a companhia, um time interno vai olhar esse veículo, se é possível fazer os serviços com a mesma qualidade nas nossas oficinas referenciadas e a gente sugere ao nosso cliente a remoção do carro. É claro que se o cliente fala que não vai remover a gente tenta chegar a uma negociação com o próprio segurado.

Referida negociação é uma falácia, uma vez que, na relação comercial e diante de seu poderio econômico, a seguradora está em situação muito mais favorável do que a oficina. Aliás, é o que ocorre também em relação ao segurado, que se vê obrigado a aceitar as condições impostas pelas seguradoras.

O mesmo representante se contradiz ao afirmar que a seguradora não permite que as oficinas recondicionem ou recuperem peças, para, em seguida, dizer que uma maneira de reduzir os custos é pedindo que as oficinas recuperem as peças ao invés de comprá-las.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se uma oficina referenciada usar uma peça recondicionada ou usada é contra uma orientação da seguradora Unibanco?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Positivo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Podemos dizer então que a seguradora Unibanco está perdendo a corrida no ranking do custo médio porque só usa peça original ela tem um custo mais elevado do que as demais seguradoras?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Não necessariamente.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por quê?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Porque a companhia pode negociar melhor com as oficinas invés da troca da peça, por exemplo, onde a oficina ganha em mão de obra reparar mais do que trocar mais peças, dentro da segurança do veículo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Reparar mais significa recuperar mais as peças do que trocá-las?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Sim, positivo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito. Bom então uma das maneiras de se baixar o custo médio é não adquirindo peças, procurando recuperar aquelas peças no sinistro.

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Desde que garanta segurança e a qualidade do veículo.

Sobre esse assunto, consta no próprio contrato de prestação de serviços firmado entre a Sul América e a oficina Auto Estufa Sapao Ltda. ME, a possibilidade de recondicionamento das peças, na cláusula 4.1 que estabelece: “os serviços de reparo serão realizados na sede da contratada, com definição dos custos de mão-de-obra descritos no anexo I deste Instrumento, para troca ou recuperação das peças (...)”.

Destaque-se, ainda, a contradição no depoimento do representante da Bradesco Seguros, Sr. Tayrone Guimarães, em que ele afirma que a seguradora não utiliza peças usadas, mas logo em seguida, admite que elas podem ser utilizadas em veículos antigos.

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - A Bradesco desconhece qualquer tipo de aplicação de peça usada que parta do próprio Bradesco ou da reguladora da crítica do orçamento. Peça usada em momento algum.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O valor pago para reembolso destas peças é um valor que daria para adquirir essa peça original?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - O que acontece a Bradesco opera sempre com peças novas, e veículos mais antigos a gente pode operar com peças que não sejam aquelas homologadas pelo fabricante, que é no caso do próprio CIBIE. A ARTEB fabrica tanto para concessionária, para fábrica Volkswagen e Fiat como para o mercado externo. Essas peças a Bradesco orienta a prestadora nossa a estar aplicando essas peças em veículos mais antigos.

E, ainda, o mesmo representante não soube explicar o documento apresentado por este Deputado em que uma prestadora de serviços afirmava que oficina conveniada ao Bradesco Seguros não concordava em gabaritar o eixo traseiro. Vejamos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sr. Presidente, por favor. Tem uma expressão aqui em uma nota fiscal. O que é gabaritar? Gabaritar eixo traseiro? Tem uma nota fiscal aqui de uma oficina na Vila Mariana, conveniada Bradesco faz uma observação na nota: “a oficina não concorda em gabaritar o eixo traseiro”. Deve ser recuperado. A oficina não concorda em gabaritar o eixo traseiro por tratar-se de item de segurança.

Nós temos aqui várias notas fiscais que estão desdizendo a informação que o senhor está nos prestando. Inclusive há um memorando de 99 da Bradesco que está dizendo o seguinte: “As oficinas que concederem no geral os descontos abaixo devem colocar peças no mercado alternativo, na razão de 40/50% do valor original e poderão fornecer as peças. Volkswagen com 35% de desconto, GM 35%, Fiat 35%, Ford 30% para todos até 94, 40%. Finalizando contamos com a colaboração de todos para finalização de mais um projeto. Então está pedindo, orientando a buscar no mercado alternativo não original. O senhor tem informação desses documentos? Isso tudo vai fazer parte do relatório. Então se o senhor puder colaborar com as informações que venham a ser confirmadas e não desdita posteriormente eu agradeceria.

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Eu trabalho pela Bradesco desde 2002 e realmente eu desconheço esse memorando existente de 99. Se o Senhor puder passar depois para que eu possa estar verificando com a nossa diretoria lá na matriz se realmente existiu esse memorando ou se realmente é da Bradesco ou de alguma prestadora que prestou serviço para gente. Realmente agora não lembro.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Excelsior Consultoria Técnica de Seguros S/C Ltda.

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – Essa empresa prestou serviço para o Bradesco anos atrás e hoje ela não presta. Inclusive ela não existe mais no mercado, ela fechou.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas ela estava em 99 recomendando os segurados oficinas credenciadas do Bradesco a ir ao mercado alternativo.

O mesmo comentário vale para o representante da Mapfre, Sr. Rogério Esteves Alves, que admitiu lançar mão de peças usadas quando elas não mais existem no mercado.

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Eu não falei isso. Eu falei que a oficina vai comprar essa peça. Eu vou pagar a oficina, ela vai me apresentar um preço. A única situação que a gente paga uma peça que não seja original é quando aquela peça não existe mais no mercado e o segurado nos solicita, a gente pede formalmente para que trabalhem com a peça usada. Eu posso citar aqui alguns exemplos de peças que estão com dificuldade forte no mercado, o segurado nos faz essa solicitação e nós acatamos.

Foi ele, também, quem teve que explicar a existência da expressão M.A. (Mercado Alternativo), constante nas notas que este Deputado tinha em mãos, por ocasião de seu depoimento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Dr. Rogério, eu estou aqui com um informe pericial. O senhor quer ver, eu posso revelar, não tem problema. Reconhece esse documento?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Eu reconheço, da MAPFRE, informe pericial datado de 2003.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Onde está assinalado, tem o resumo das peças discriminadas. Total de peças, desconto 15%, total líquido, embaixo peças de MA, isso não significa Mercado alternativo?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Sim.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se a MAPFRE só compra peça original, porque que está discriminado peças de mercado alternativo?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Eu posso explicar ao senhor. Essa classificação que eu fiz de peças, ela só se tornou oficial a partir, se eu não me engano de 2004, quando a ABNT fez a norma. E nós tínhamos esse formulário onde nós usávamos. Antes, todas essas peças que não fossem genuínas eram chamadas de mercado alternativo que podiam ser tanto a original como do mercado alternativo que não tenha a marca do fabricante. Nós tínhamos essa informação em nossos informes.

Por fim, mas não menos importante, quero evidenciar a confissão dos representantes da Itaú Seguros e da Tóquio Marine em relação ao fato de conhecerem empresas que são reconhecidas no mercado por venderem peças não originais.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vou te falar algumas empresas revendedoras de peças, veja se o senhor se lembra do nome, senão depois nós podemos solicitar por escrito. TPK Comercial Automotiva?

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – Conheço.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Carbrás Auto Peças?

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – Conheço.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A TPK e a Carbrás fornecem peças a Itaú Seguros para que sejam fornecidas as...

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – Eu não tenho esse detalhe, mas eu acredito que sim.

(...)

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓQUIO MARINE) – Carbrás sim. É muito antigo, um fornecedor de peças na Radial Leste, muito grande.

Embora os representantes da Mapfre e da Sul América não tenham confessado em seu depoimento conhecê-las, informo que analisando os autos desta CPI, me deparei com várias notas fiscais da Carbrás vendendo peças à Mapfre Seguradora; e um laudo do perito judicial, Luiz Fernando Garcia Vasconcellos, evidenciando que no processo 499/2005, que tramita na 7ª Vara de Santos, as peças utilizadas pela Sul América são provenientes da Carbrás, de qualidade inferior a utilizada pelo fabricante do veículo. Tais fatos, evidentemente, me levam a crer que há relacionamento comercial entre essas seguradoras com o mercado alternativo.

Cumpra destacar, por derradeiro, que todas essas imposições são feitas às oficinas, sob pena de serem colocadas na “lista negra” das oficinas que não são recomendadas pelas seguradoras.

Isso foi constatado pelo depoimento do Presidente do SINDIREPA, Sr. Antonio Fiola, que afirmou não trabalhar mais com as seguradoras Vera Cruz, Itaú Seguros e Liberty Paulista, já que as denunciou em 2003.

Ademais, é o próprio Presidente do SINDIREPA que também declara não manter mais relacionamento com as referidas seguradoras, já que elas não garantiriam o padrão de qualidade de suas oficinas, sendo certo que ele ficaria obrigado a comprometer o atendimento aos consumidores.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor prestou depoimento na 1ª Delegacia Fazendária em 2003. Tem um trecho aqui nesse depoimento, na página 115 do Inquérito que o senhor faz uma afirmação e esta com sua assinatura. Diz assim: -“exceção feita à parte de lataria, todas as demais peças substituídas são do mercado alternativo e quando isso ocorre o segurado não é informado, por conseguinte não dá sua anuência ao serviço executado, isso até mesmo por determinação das próprias seguradoras, sobre a represália de não mais passar serviços à firma do declarante.”*

Provavelmente o senhor foi lá como uma vítima que estava sendo pressionada. Confere isso?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – *Confere. A exemplo disso, nossas providências foi uma norma técnica que eu encaminhei como documentação para vocês. O que é alternativo, o que é paralelo? Nós precisaríamos entender o que significaria cada tipo de peça dessa. Por isso nós editamos a norma, a gente procurou...*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Eu estou pressupondo aqui um depoimento que o senhor foi ouvido em declaração, pode ser inclusive, “ratifico o teor das declarações prestadas na 8ª Seccional, declarante informa que apesar de prestar o serviço a várias empresas tem como as principais, que o senhor presta serviços, a Sul América, Bradesco, Itaú, a Porto Seguro, a Liberty Paulista, Vera Cruz, a Real Seguros e a Tóquio Marine, que eu venho batendo na tecla que em cinco anos deixou de pagar 83 mil indenizações, (ininteligível) possui credenciamento com essas oito.*

Então o senhor, nas suas oficinas tem relação com essas seguradoras?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – *Hoje não mais. Hoje eu não trabalho mais para Vera Cruz, nem para Itaú Seguros, Liberty Paulista não mais. Porto Seguro eu trabalho.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor não trabalha mais com algumas seguradoras. O motivo foi esse, o de forçar a barra até para comprometer a segurança dos veículos?*

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – *Eu diria que nas minhas empresas eu tenho um preço, tenho um padrão de qualidade e isso tem um custo. Quem não conseguir atingir esse preço de alguma maneira, a gente prefere não atender, porque se atender vai ter que comprometer algumas outras coisas. Então eu não atendo. Mas aí tem empresas que conseguem trabalhar, eu não sei. Depende de uma posição de mercado.*

As seguradoras insistem em afirmar que não existe “lista negra” das oficinas, contudo, ao analisarmos o depoimento prestado pelo representante da Marítima Seguros, podemos verificar que essa prática existe através do descrédito da não recomendação da oficina aos segurados e terceiros.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E com relação à oficina alguma providência tomada?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Nós somos proibidos de ter uma lista negra, então nós não tomamos providência. Se ela for nossa referenciada ela vai deixar de ser. Se ela não for referenciada vamos tentar não indicá-la a ninguém, mas não temos alternativas.*

Diante de tudo o que foi apurado, fica evidente que o segurado é mero objeto na relação comercial existente entre as seguradoras e as oficinas, já que as primeiras buscam precipuamente reduzir custos operacionais, sem qualquer preocupação em atender bem o consumidor.

Ainda nesse tópico, embora o recolhimento do ICMS por parte das seguradoras não tenha sido objeto de investigação desta CPI, destaco que o representante da Sul América, Sr. Pedro Calil, confessou em seu depoimento que a nota fiscal de pedido de fornecimento de peças é emitida em nome do segurado, quando o correto e determinado pelo regulamento do ICMS no Estado de São Paulo é emitir a nota fiscal em nome da empresa seguradora.

Assim, sugiro que seja encaminhada à Secretaria da Fazenda, transcrição desse depoimento para que sejam tomadas as providências cabíveis.

Da venda de salvados e sucatas.

No decorrer dos trabalhos desta CPI, ficou claro para mim que a venda de salvados e sucatas alimenta a indústria do crime.

Salvados são veículos que não apresentam danos de grande monta, que podem ser recuperados, mas a seguradora prefere efetivar o pagamento integral da indenização, visto que os reparos atingem mais de 75% do seu valor de mercado. Nesta hipótese, a seguradora indeniza o segurado e adquire a propriedade do veículo que, posteriormente, será alienado e recolocado em circulação.

As sucatas, por sua vez, são veículos que apresentam danos de grande monta, que não podem ser recuperados e nem voltar a circular. Estes veículos devem ter sua documentação baixada pela autoridade de trânsito e o chassi recortado.

Pois bem. Tanto os salvados como as sucatas têm fomentado os furtos e roubos no Estado, já que os primeiros são adquiridos por criminosos e utilizados para “esquentar” os veículos que são produtos de crime; e os segundos servem para abastecer o mercado paralelo de autopeças normalmente vendidas às oficinas reparadoras.

Basta verificar os depoimentos prestados, as informações acostadas aos autos e as fotos de veículos que são leiloados, com ou sem documentação, para chegar à conclusão que a legislação existente não é cumprida (além de ser bastante subjetiva), a fiscalização é ineficaz e a venda de salvados/sucatas é um negócio bastante lucrativo para as seguradoras.

O SR. ANGELO JOSÉ LEITE COELHO (PRESIDENTE SINDIFUPI) - (...) *(mostrando fotos na tela do computador) esse carro está na Bahia sendo vendido com documentação hoje é um Golf totalmente desmontado e sem nenhuma peça e a Porto Seguro vende com documentação a*

prova está aí, esse outro carro está em São Paulo também com placa do Paraná e vendido com documentação, esse outro carro dobrado no meio e não tem conserto pela Porto Seguro também com documentação, esse outro cujo foto é escondida, mas a outra foto revela também com documentação e assim segue. O próprio carro com identificação da Porto Seguro está no pátio sendo vendido com documentação e ninguém vai comprar, está lá a identificação com Porto Seguro. Esses carros eu tive o cuidado de do leiloeiro Sodré Santoro.

SR. FERNANDO CAPEZ: (...) *Ocorrida essa destruição total do automóvel quem é que vai fazer a vistoria e em que momento vai ser feito o laudo para ser apontado que aquele veículo não pode mais ser aproveitado, ou seja, que ele é sucata e tem que ser esmagado, em que momento é feita esta vistoria, quem é que faz essa vistoria?*

O SR. ANGELO JOSÉ LEITE COELHO (PRESIDENTE SINDIFUPI) – *O chamado inspetor ou perito de segurança da própria Seguradora, não há nenhum órgão oficial que faça isso.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Então, ocorre o acidente, o automóvel é levado até a oficina e a Seguradora já foi comunicada e ela envia um grupo de inspetores para fazer o laudo, um perito para fazer esse laudo. Em que momento isso é comunicado as autoridades de trânsito? Em qual momento é feita essa comunicação, porque eu quero chegar ao leilão.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – (...) *Então, eu pergunto: no momento em que o inspetor da Seguradora compareceu a oficina e fez este laudo, fotografou e constatou que houve perda total a Seguradora não deveria comunicar ao DETRAN e enviar a cópia desse laudo?*

O SR. ANGELO JOSÉ LEITE COELHO (PRESIDENTE SINDIFUPI) – *O aspecto que é tratado na Seguradora para ficar claro, ela se vale da brecha da lei, ela não vai nunca dar a perda total porque vai perder a questão econômica, porque aquele carro vale 50%. Então, ela retorna a questão legal e vai dizer: o que diz o DENATRAN que o carro é pequeno, médio ou grande e no boletim de ocorrência que está na minha mão que eu pedi ao consumidor está aqui: média monta ou grande monta, e o que diz a lei é que média monta ou grande monta é recuperável. Então, eu vou depender do laudo que é exatamente o que eles não fazem, os carros vão para os leilões...*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Essa é a minha pergunta, o carro vai à leilão, ele vai ao leilão com este laudo?*

O SR. ANGELO JOSÉ LEITE COELHO (PRESIDENTE SINDIFUPI) – *Não vai ao leilão com esse laudo.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Como é que o leiloeiro recebe um veículo completamente destruído e não se preocupa em indagar se há um laudo a respeito disso e ele faz o leilão, quer dizer, falha a Seguradora e falha o leiloeiro, esse veículo ele poderia ser leiloadado? Nem como sucata, talvez pudesse como sucata para ser esmagado e não para serem peças reaproveitadas e sem a documentação.*

O SR. ANGELO JOSÉ LEITE COELHO (PRESIDENTE SINDIFUPI) – *Uma forma de resolver esse problema e que as Seguradoras conseguem se evadir seria por responsabilidade do consumidor que recebeu a perda total por colisão ou por desmonte, o consumidor é obrigado a baixar o carro, se deixar o carro para quem vai vender nunca vai se conseguir fazer nada. Deputado admitindo que nem todos os empresários são bandidos, o desmanche que quiser trabalhar nesse país de forma lícita não consegue porque esses carros todos que seriam desmontados, até por questões de ordem econômica não são e são vendidos com documentação. Então, se conseguir em um Projeto, fica a sugestão do sindicato no sentido de se estabelecer que no nosso estado de São Paulo que o carro deu perda total por colisão ou desmonte, esse carro a obrigação da baixa é do consumidor e não da Seguradora porque ela não vai baixar o carro porque ela nunca via ter o prejuízo econômico.*

(...)

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) - *na verdade 70% dos desmanches são de pessoas dignas, são pessoas que estão lá para ganhar o pão de cada dia para cuidar de seus filhos e de suas famílias. (...) O fato é que as Seguradoras o que elas fazem? Hoje você vai em um leilão e tem carro que não tem condições de voltar para o mercado para trafegar, são os carros que é muito batido e eles vendem com a documentação, muitos carros que às vezes dão como perda total, mas ele não tem muita batida, mas o que acontece é desde que se deu a perda total, se aquele carro já foi pago pelo Segurado aquele carro não pode mais voltar, aquele carro seria para o mercado de peças, por que eu digo isso? Porque muitos compram o carro para consertar e muitos compram para fazer outro tipo de coisa, compram carro às vezes que já tem outro amarrado. Então, eu queria que a Seguradora desse mais baixa nos veículos porque se bateu e deu perda total, porque ela vai vender um veículo que nem eles vendem por 50%, 60%, 70% do valor do veículo. Então, eu acho que todas as batidas de veículos os peritos das Seguradoras eles não podem fazer avaliação, quem tem que fazer a avaliação é um órgão do Estado que teria que fazer a avaliação e ver se o veículo pode ser consertado ou não, porque se o veículo é batido e tem conserto, porque a Seguradora tem que dar a perda total no veículo e vem com o documento, é melhor mandar arrumar e entregar para o dono do veículo (...)*

Hoje existem três categorias para os desmanches, o terceiro que chega na porta de um desmanche e fala: eu tenho um veículo para vender porque eu bati e quero vender o veículo. O dono do desmanche diz: eu compro o seu veículo só que eu só compro o veículo os documentos você tem que ir ao DETRAN levar a placa e o número do chassi e me trazer a certidão da baixa. Segundo, é um veículo da Seguradora que a gente acabou de falar agora.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Nessa primeira a pessoa chega com um veículo é como se fosse um ferro-velho já quer vendê-lo para o desmanche, o desmanche pode comprar sem que seja dado a baixa da documentação?*

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – *Ele pode comprar, a lei permite que ele compre e dê baixa, ou o dono dá a baixa, qualquer um dos dois.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Tem um prazo para ser dado essa baixa?*

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – *Tem, o prazo é de 15 dias para dar a entrada e pegar o certificado e depois vem a baixa definitiva.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Se o automóvel está no desmanche dentro dessa primeira hipótese é necessário que exista lá um requerimento de baixa protocolado no DETRAN ou que exista*

a baixa já efetivada, nessa primeira hipótese tem que ter um desses documentos.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Tem que ter um dos dois e o veículo não pode estar com a identificação de chassi e nem a placa. Então, na outra hipótese é a Seguradora que você chega lá e está escrito que o carro é batido e que o veículo é sem direito a documentação e é sucata e aí você compra e vem a nota fiscal sem o número do chassi e sem a placa, o leiloeiro tem mais 15 dias para me entregar os documentos...

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Senhor está falando que na segunda hipótese o dono do desmanche foi há um leilão e adquiriu o veículo a título de sucata e quando é sucata pode voltar a rodar?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Não, só desmancha e não roda.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A carcaça não transita. Então, o dono do desmanche vai até o leilão e adquire a sucata do leiloeiro, esta sucata é entregue sem a documentação e sem o chassi.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Só com a nota fiscal e a baixa.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas, para ser adquirido como sucata não tem que ter um laudo da Seguradora atestando que o veículo foi danificado em mais de 75%?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Olha o certo é isso daí, agora se eles têm ou deve ter isso fica nos arquivos deles, para nós eles não mandam isso.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Partindo do pressuposto que todos os leiloeiros trabalham corretamente, nós podemos aparecer lá no leilão e analisarmos um veículo, por exemplo, que visualmente está completamente esmagado, se não tiver um laudo da Seguradora atestando que ele foi destruído em mais de 75% se não tiver a perícia e a vistoria da Seguradora dizendo que houve perda total, como é que o dono do desmanche vai saber se está comprando uma sucata ou se está comprando um carro que vai voltar a rodar?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – No boleto quando você entra no leilão vem indicando e no pára-brisa do carro eles colocam a informação. A terceira hipótese é o que está acontecendo hoje na Presidente Wilson que é um leilão hoje de 400 e poucas motos e mais uns 300 e poucos carros, que são vendidos pelo DETRAN que são os veículos apreendidos em São Paulo pela CET. São veículos que inclusive nós estamos tendo problemas também nos desmanches porque a lei diz que não pode vender com o motor raspado, a lei diz que não pode vender com o motor empenado. Então, você pode ir lá agora e vai ver que estão sendo vendido no próprio leilão do Estado, aí o cara coloca dentro da loja dele e a polícia chega lá e não quer saber se você estiver comprando e tiver furto no motor você vai preso. Então, quer dizer o próprio Estado vende e a polícia vem e fala que é roubo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas, como é que eu vou saber se é um veículo que deu perda total e ele não poderia estar ali com o chassi e a placa, ou se é um veículo que não sofreu perda total e pode estar com o chassi e a placa então, ele tem que ter uma vistoria.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Isso, você tem que pegar a nota fiscal que o dono do desmanche vai te apresentar a nota fiscal de onde ele comprou, você tem que ir até a Seguradora e a Seguradora deve ter esse arquivo, porque ela é obrigada a fazer.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, eu vou pedir a nota fiscal e vou buscar lá na Seguradora essa vistoria. E a terceira hipótese que é essa da aquisição em leilões provocados pelo próprio Estado de veículos apreendidos, a nota fiscal de compra de veículos nesses locais. Nessa nota fiscal vai constar toda a identificação do veículo?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Toda completa com o número do motor, número do chassi.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Agora uma questão prática, nós vamos a um desmanche e tem aquela série de peças todas enumeradas e eu posso aleatoriamente pedir um, eu quero ver a nota fiscal de um pára-lama, vai ter que ter a nota fiscal do veículo do qual foi recortado esse pára-lama.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Então, aí é que está uma pergunta bem colocada. Hoje não tem porque a pessoa vai te mostrar uma nota e aí vai da sua consciência se esse pára-lama é ou não é...

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas, nessa nota não tem que estar identificado o chassi e o veículo do qual foi recortado?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Hoje na nota tem, Mas na peça não tem. Eu posso pegar qualquer nota da cor da peça e dizer que foi desse carro.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nesse caso eu teria que pegar todos os pára-lamas daquelas características e pedir todas as notas fiscais relacionadas, pode ser que apreçam mais pára-lamas do que notas fiscais, esse é um raciocínio que pode ser feito.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Pode ser feito, você chega lá e montam 10, 12 pára-lamas e fala: eu quero esse daqui e como é recuperadora de peças ele vai ter a nota só do pára-lama.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quer dizer que há uma deficiência de quem fiscaliza, porque se houvesse uma maior eficiência estas notas fiscais seriam localizadas, a quem incumbe essa fiscalização?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Hoje o documento diz que é o DETRAN, mas como nós não tínhamos representatividade porque o nosso sindicato vem brigando há 18 anos e saiu agora a carta sindical e nós não tínhamos representatividade, mas graças a Deus hoje nós temos o nosso sindicato para brigar pela categoria. Então, hoje esse tipo de fiscalização pertence ao DETRAN só que lá vai guarda municipal, guarda de rua...

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O desmanche vende peças para as pessoas que entram e compram os particulares, mas vende para a oficina também.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Vende.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Sr. está depondo sob o compromisso de dizer a verdade, se o Sr. não souber o Sr. diga não sei, e se isso for uma mentira é um falso testemunho. Se o Sr. souber é uma pergunta objetiva, quem compra mais eu não estou falando em particular, quem compra mais a oficina credenciada pela Seguradora ou a oficina não credenciada, o Sr. sabe quem compra mais?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – A não credenciada, porque a credenciada quando vem comprar para a Seguradora o dono da oficina já fala: eu não acho no mercado em lugar nenhum ele vai pedir uma nota para a oficina, ele pega aquela nota para a oficina o dono do veículo tem que assinar um termo que ele está colocando a peça ali no carro.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A informação que eu recebi é contrária, que a Seguradora tem as oficinas credenciadas e como ela reembolsa estas oficinas credenciadas por um valor bem abaixo e ela praticamente obriga a oficina credenciada a ir ao desmanche porque se ela for comprar uma peça original o reembolso que ela terá da Seguradora não será suficiente, por isso a informação que eu tinha é que é a oficina credenciada que é a maior cliente de peças usadas em desmanches e não a oficina, que por exemplo, funciona na esquina da casa em que mora o Segurado que ele conhece há 20 anos que ele tem confiança e que vai colocar a peça. Então, eu queria que o Sr. livremente me dissesse sobre esta realidade. O Senhor entendeu a minha pergunta? A oficina que é credenciada ao Seguro, que o Seguro recomenda ela compra menos peça de desmanche do que a oficina que não é credenciada pelo Seguro.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Depende do tamanho da oficina, se ela está com muito carro de terceiros sem Seguro ela compra bem do mercado paralelo, agora para colocar no carro da Seguradora eles podem até colocar...

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, é essa a resposta. No início o Sr. disse que 70% dos comerciantes de desmanches são honestos, que é a exceção da exceção dos comerciantes desonestos. Então, não querendo ser estatístico, mas essa é uma informação cujo significado objetivo é o de que se eu for em 10 desmanches, a cada 10 desmanches de São Paulo que eu visitar sete estarão absolutamente regulares.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Hoje em cada 10 desmanche que você vai, você vai pegar um ou dois que nem documentos tem, ele é registrado, mas chega lá e não tem documentos.

O SR. PRESIDENTE – SAID MOURAD – PSC – Porque vocês não denunciavam esses desmanches para separar o joio do trigo.

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – É isso que nós estamos fazendo agora, só que nós temos que saber denunciar, porque eu não posso chegar e falar: gente vai em tal lugar que tem.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Com que frequência a DIVECAR faz esse tipo de fiscalização e em que frequência esse tipo de fiscalização leva a prisão de algum, digamos que pertença àquela minoria?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Eu vou dizer uma verdade, hoje se eu sair com vocês e em qualquer desmanche que entrar hoje tem coisa errada.

O SR. ROBERTO MORAIS – PPS – Então, é mais de 30%?

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – (...) Então, o Sr. está me dizendo e eu repito a pergunta hoje quantos leiloeiros se preocupam em fazer a venda do automóvel batido com laudo de vistoria para saber se pode entregar a documentação ou não? Que o Sr. use a mesma honestidade de propósitos?

O SR. VERÍSSIMO DE SOUZA (PRESIDENTE DO SINDICATO DE DESMANCHES) – Sobre o laudo eu não posso responder, eu só sei que o laudo quando nós vamos a leilão vemos carros que não tem condições e eles vendem com documentação que é mais de 70% é por isso que eu falo que eu acho que o carro deu perda total pela Seguradora tem que ser sucata, não deu perda total e da para arrumar, arruma e entrega para o cliente.

(...)

SR. NEIVAL RODRIGES FREITAS (DIRETOR FENASEG) – (...) Existe uma resolução do CONTRAN, a Resolução nº25/1998, que determina que em todo o acidente de trânsito o órgão de trânsito ao preencher o boletim de ocorrência ele deve identificar o grau de avaria que aquele veículo sofreu, verificar se a avaria é de pequena monta, média monta ou de grande monta. Um veículo com avaria de pequena monta ele não tem nenhuma restrição para circulação é um veículo que é habitualmente consertado pelas Seguradoras e sofre uma indenização parcial.

SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E quem faz esse registro?

O SR. NEIVAL RODRIGUES FREITAS (DIRETOR FENASEG) – É o órgão de trânsito que é o responsável pela Resolução nº25/1998 é o policial que chega ao local, com um detalhe não há uma regra muito clara de como fazer a classificação, eu vou checar mais adiante porque essa regra saiu agora ela é recente. Então, esse veículo com uma classificação de avaria de pequena monta ele não tem restrição à circulação. Já se a avaria é de média monta esse veículo tem que ser bloqueado a sua circulação no DETRAN e ele só vai poder voltar a circular depois de ele sofrer o reparo e ser aprovado numa inspeção veicular que é feita pelo IMETRO ou outro órgão credenciado pelo órgão de trânsito e se o veículo tem uma avaria de grande monta esse veículo não poderá mais voltar a circular e tem que ser providenciada a baixa é feito um laudo de perda total para esse veículo e ele tem que ter o seu chassi recortado e dar a baixa na placa.

Não há uma norma para de quem faz o laudo, o órgão de trânsito deve encaminhar ao DETRAN com o laudo de perda total, o órgão de trânsito ao fazer a classificação vai elaborar um laudo de perda total para encaminhar ao DETRAN.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não existe nenhuma norma que determine a Seguradora a obrigação de fazer um laudo, uma vistoria e ilustrá-lo fotograficamente?

O SR. NEIVAL RODRIGUES FREITAS (DIRETOR FENASEG) – Não, eu não estou colocando ainda como uma regra geral, nós temos que somente menos de 30% da frota de veículos é segurada e essa regra abrange a toda a frota 100% da frota, essa regra do CONTRAN é para qualquer acidente de trânsito seja o veículo segurado ou não.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual é vendido como salvado?

O SR. NEIVAL RODRIGUES FREITAS (DIRETOR FENASEG) – Os que são vendidos como salvados são aqueles veículos que podem voltar a circular e que não tem nenhum item de segurança comprometido e que foram objeto de indenização integral, mas que não tem comprometimento na sua segurança, ele para voltar a circular tem que passar após ser recuperado numa inspeção veicular.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Senhor falou de custo, o valor do seguro aumenta a medida que aumenta o índice de roubos de veículos e receptações? Há uma relação entre valor e criminalidade ligada ao mercado de automóveis, existe essa equação?

O SR. NEIVAL RODRIGUES FREITAS (DIRETOR FENASEG) – É uma variável considerada, não é a única variável, quando o volume de indenizações pagas vai interferir na precificação, você pode ter num determinado momento uma redução grande de indenizações por colisões e naquele mesmo momento está havendo um aumento grande em roubo de carros por exemplo. Então, o somatório é que vai ser considerado, não é uma variável isolada no ano de 2007 nós tivemos uma redução média no preço do seguro do automóvel de 14,8% segundo dados do IBGE em função da redução do roubo e do furto de carro, que é roubo e furto e também do aumento da recuperação.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ocorreu um sinistro, em um acidente desses que o veículo estava em alta velocidade e o carro fica destruído. Quem é que faz o primeiro contato com a carcaça ou o que restou do automóvel e faz a constatação da natureza e extensão do dano, qual autoridade faz isso?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Primeiramente o veículo é removido para uma oficina, o primeiro contato é do guincheiro ele não faz nenhum laudo, simplesmente ele anota as características do veículo. O segundo contato é da oficina ela elabora um orçamento, e o terceiro contato é do nosso vistoriador.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Da seguradora?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – É, o cliente comunica o fato primeiro, nós precisamos saber que houve o sinistro e nós mandamos um vistoriador nessa oficina.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esse vistoriador faz uma análise do veículo? Que tipo de documento ele produz, é um laudo com fotografias, é um registro escrito? Qual é a função e como é desenvolvida a atividade deste vistoriador ou desse perito na oficina?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – O perito chega à oficina, primeiramente ele se apresenta na oficina, solicita o orçamento e o perito tem um laudo sim. Quando ele identifica que é uma perda total ele preenche um laudo com as características do veículo, todos os componentes e acessórios que esse veículo tem, decalca o número de chassi, decalca o número de motor e determina que o veículo atingiu mais de 75% do seu valor econômico.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, aí este perito vistoriador, novamente ele faz fotografia ou não?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Faz fotografias.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E manda para seguradora essa constatação, praticamente é um laudo.

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – É um laudo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então o vistoriador faz um laudo, um documento escrito com fotografias e anotação do chassi. A seguradora de posse desse laudo ilustrado com fotografia constatando que houve destruição de mais de 75% do veículo e vendo que foi constatado como perda total, qual o procedimento da seguradora?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Primeiramente nós informamos ao cliente se o veículo tem perda total vai ser que vai ser feito uma indenização integral da sua apólice, são solicitados os documentos para pagamento desse veículo e dado baixa no DETRAN desse veículo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, como é dado baixa no DETRAN? O veículo é transportado até o DETRAN? Como funciona isso? Porque vai ser feito um leilão, como sucata ou como automóvel para ser recuperado, não é? A seguradora então autoriza a remoção ao pátio do DETRAN ou ao leiloeiro? Como funciona isso? Qual é a seqüência?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Ele autoriza o transporte ao leilão, até aí como eu estou muito tempo na companhia a gente vai acompanhando. Agora os tramites da baixa da documentação junto ao DETRAN é muito detalhado não sei como funciona na verdade.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Todo veículo que sofre perda total, há um vistoriador fazendo um laudo e identificando que houve essa perda total. Esse laudo vai para a seguradora em seguida o que sobrou do veículo é removido a um leilão e o laudo vai acompanhando o veículo até o leilão?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – O laudo eu não sei se vai acompanhando.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Porque o leiloeiro tem que saber se ele vai leiloar aquilo como sucata para o ferro velho, se placa chassi ou documento ou se ele vai leiloar para que seja recuperado o veículo.

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Esses são detalhes, quando vai para a companhia já tem a determinação se o carro é sucata ou não. Então o leiloeiro tem essa informação.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O leiloeiro tem essa informação?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Tem.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se nós fomos fazer uma diligência a um leiloeiro e pegarmos um veículo segurado pela seguradora Unibanco no momento em que é leiloado como perda total ele terá o laudo e conseqüentemente não será adquirido com a documentação e com a placa e o chassi?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – O detalhe de documentação eu não conheço a fundo, eu estou colocando que como eu estou dentro da companhia os pontos que são regras da companhia. O detalhe de envio de documento, papel, eu não tenho esse detalhe. Agora a informação o leiloeiro tem.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - Dentro da pergunta do Deputado Fernando Capez, complementando, quando a seguradora

Unibanco, o perito emite o laudo considerando perda total do carro, por tanto o segurado será ressarcido do valor integral do carro, o senhor como gerente da área de perito. Quer dizer há regra que ao Unibanco perito entender que houve perda total esse carro pela seguradora do Unibanco com certeza, quer dizer que dentro dos detalhes e do procedimento terá baixa o veículo. Ele não será objeto de venda com documentação. A regra do Unibanco é essa, não muda o critério de avaliação. Ao avaliar o perito considera perda total eventualmente no tramite ele possa chegar ao leilão não como um veículo com baixa essa é a regra do Unibanco?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – A regra é essa sim.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - Não há exceção nessa regra? Considerou perda total com certeza para a seguradora Unibanco esse carro não poderá jamais ser vendido com a documentação. Esse é a regra do Unibanco?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Esta é a regra do Unibanco.

O SR. – Então não são todos os carros que dão perda total que dão baixa no documento.

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – Existem os veículos que foram dados perda total, pela questão do valor de peças. E podem voltar a rodar.

O SR. – Quem determina se ele pode voltar a rodar ou se ele pode ser sucateado?

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – O próprio vistoriador.

O SR. – O próprio vistoriador da Unibanco. Obrigado.

(...)

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - Dr. Irineu até agora, pelo menos eu não consegui entender a questão do que foi perguntado aqui já, do veículo que tem perda total.

Como é que o perito analisa se esse carro pode ser vendido com documento ou sem documento no leilão?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA SEGUROS) – Excelência, não é o perito que determina se o carro pode ou não ser vendido com documento ou sem documento no leilão. Quem determina isso é a autoridade policial no boletim de ocorrência.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - Então o senhor desconhece qualquer carro que tenha sido vendido com os documentos que tenha sido de grande monta para o BO.

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA SEGUROS) – Não, não desconheço porque na regulamentação do CONTRAN é permitido, se houver uma incoerência muito grande a classificação que o agente policial fez e perito que estamos vendo, nós podemos submeter esse carro a uma vistoria de uma empresa credenciada pelo INMETRO e cadastrada no DETRAN.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - Que empresa?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA SEGUROS) – São várias empresas cadastradas no DETRAN. O DETRAN inclusive tem isso no site. Nós usamos regularmente a Lince e a Cata.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - O senhor já ouviu falar de alguns laudos que são emitidos, que o carro pode ser vendido com o documento e que o carro não tem condição nenhuma de voltar a rodar?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA SEGUROS) – Não.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - A impressão que nós temos é que para a operadora de seguros ela possa receber um dinheiro maior, por esse carro, que ele seja vendido, leiloado com os documentos. Então, a impressão que nós temos é que esses peritos para emitir esses laudos forcem a barra, até forcem o laudo, para que ele seja dado como recuperado, que ele possa voltar a rodar. Por isso, que estamos indagando dessa forma. O senhor já ouviu falar nisso em reportagens?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA SEGUROS) – Não, nós vimos anos atrás às reportagens a respeito e acredito que na época a regulamentação do CONTRAN não era tão rígida. Atualmente a regulamentação do CONTRAN chega ao nível de ter desenhos técnicos de avaliação desses carros para estabelecer à pequena e a grande monta.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - Fotografias acompanham também ou não?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA SEGUROS) – Fotografias acompanham o laudo com engenheiro assinando, a disposição com os artigos da resolução do CONTRAN que pode haver eventualmente alguma fraude, evidentemente que todo processo pode haver. Mas, as empresas estão devidamente habilitadas e seguindo a resolução do CONTRAN.

O SR. PRESIDENTE - SAID MOURAD - PSC - O senhor concorda que se esse carro, que não tem condições de rodar, se ele for vendido com o documento isso fomenta o roubo de carros, a clonagem de carros? Latrocínio, insegurança fomentaria tudo isso? Inclusive a minha família, a família do senhor estaria ameaçada por causa disso?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA SEGUROS) – Pode vir a propiciar isso. Agora, o comprador do salvado desse veículo que foi estabelecido como recuperável, ele tem uma sucessão de procedimentos que as resoluções do CONTRAN obrigam ele a seguir. Então, por exemplo, não é o fato de ele comprar um salvado que foi estabelecido como um veículo recuperado que o habilita a dirigir, a colocar esse veículo em circulação.

O SR. EDSON GIRIBONI – PV – A seguradora tem o levantamento percentualmente daqueles veículos que o perito entende como perda total, portanto o segurado é ressarcido integralmente. Esses veículos passam a ser propriedade da seguradora. Vocês têm um levantamento percentualmente quanto que esses veículos eventualmente são vendidos com documentos pela Marítima Seguradora?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA SEGUROS) – 17%, em torno de 17% são sucateados.

O SR. EDSON GIRIBONI – PV – 17% são sucateados e 83% são vendidos com documentos?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA SEGUROS) – Sim.

O SR. EDSON GIRIBONI – PV – É um índice alto. Um índice preocupante. 83% considerado com perda total são colocados no mercado, recolocados no mercado com documentos e provavelmente com uma alta probabilidade que eles não voltem a circular.

(...)

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Quando o veículo é sinistrado, a autoridade policial define se é um sinistro de grande monta, média ou pequena monta. Se é pequena monta o carro é consertado. Se é de média ou grande monta, a companhia vai definir se é de grande monta é o chamado “perda total” pela autoridade e o carro vai para leilão.

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – O órgão policial ele define a extensão do dano. Há casos em que ele pode definir como de grande monta, que a seguradora, como também o consumidor pode pedir uma reconsideração. Porque o policial classificou errado, etc. então pode pedir uma reconsideração. Então normalmente, se há uma indenização integral, um perito da companhia verifica, e verifica que a importância segurada é 100 e o dano ultrapassa a 75% desses 100. Então aí ele define como indenização integral. Sendo que há casos que pode haver um dano menor do que esse.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O que é que define se aquele automóvel vai ser leiloado como sucata ou como veículo que pode voltar a circular? É o relato feito pelo órgão policial?

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sim, o relato feito, a nossa verificação quando é um dano maior do que 75%. O dano maior que 75% há uma indenização integral. Quando o carro é irrecuperável ele vai para sucata. O chassi dele é recortado, enviado a autoridade do trânsito e o documento baixado.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quando que é recortado o chassis?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Quando ele é considerado irrecuperável.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quem considera como irrecuperável?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Primeiro é a autoridade de trânsito, já considerou, porque no de média monta já ficou bloqueado o documento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A seguradora pode contrariar no seu laudo essa constatação?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Ela teria que pedir a reconsideração à autoridade de trânsito.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Portanto, quem determina se o automóvel vai ao leilão, já com chassis recortado para ser leiloado como sucata, como ferro velho é o órgão policial que faz aquela constatação por escrito. Então o leiloeiro, presumivelmente tem em suas mãos, no momento em que ele vai fazer o leilão da carcaça, um documento que prova que ela não pode mais voltar a circular. É isso?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Sim, é isso.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se o depoente tem conhecimento se isso pode acontecer e de que maneira acontece? Quando um veículo completamente destruído é vendido num leilão a um preço considerável, com a sua documentação, provavelmente vai para um desmanche clandestino para “esquentar” peças de veículos roubados e furtados. Como isso pode acontecer? Dependeria da má fé do leiloeiro ou da má fé ou falha de quem fez a constatação?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Isso também dependeria, muitas vezes, eu também já vi muita foto de sinistro e a gente fica enganado. Muitas vezes pode ser que aquele carro que tenha uma grande batida lateral, pode ter preservado o motor e ele pode ser recuperado, tirando a lateral.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas para acontecer isso ou houve fraude ou alguém falhou? De quem seria essa falha? O leiloeiro tem sempre o documento de que houve perda total em todo leilão?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Tem e ele é fé pública, ele tem que ter.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu indago o seguinte: o leiloeiro tendo o documento de que houve perda total, é possível que ele tenha ao seu lado esse documento e um veículo com chassis, com a placa, com a documentação? O senhor tem conhecimento se isso acontece? Se isso aconteceu, alguém falhou no sistema. Se um veículo com perda total só pode ser vendido com o chassi recortado como sucata, e ele é vendido com toda a documentação, aonde houve a falha aqui?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Houve uma falha de classificação de alguém.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Uma falha de classificação ou um documento correto, mas que mesmo assim não teve chassis recortado e foi vendido. O documento que lhe atesta a realidade, diz que foi perda total, mas por algum motivo não foi recortado o chassis. A quem competiria recortar o chassis? O leiloeiro já recebe o veículo naquela situação?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Eu não sei como é que é o trâmite para o leiloeiro. Quando é que se recorta, eu não sei. Mas quando é dado como irrecuperável o chassis é recortado. Quando é feito e quem faz eu não sei.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Os veículos dos segurados da MAPFRE quando há perda total vão para leilão. Nesse leilão eles vão acompanhados de algum laudo atestando que os danos remontam a mais de 75 por cento?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Não, o laudo que determinam a danos, a gente informa ao leiloeiro e isso é publicado no Edital de leilão se o veículo vai ser vendido como salvado ou se será vendido como sucata.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual o percentual de veículos que são vendidos como salvados e como sucata?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Em torno de 30% é sucateado. Nisso tanto os veículos de colisão, como os veículos recuperados de roubo e furto e os veículos de enchentes.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E 30% o leiloeiro vende sem o chassi e a documentação e 70% ele vende com o chassi e a documentação?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Exatamente.

De todos os depoimentos transcritos acima, podemos chegar a quatro conclusões:

1) Tanto Presidente do SINDIFUPI quanto o representante da FENASEG, afirmaram que não há regra para quem tem que fazer o laudo e encaminhar a informação à autoridade de trânsito;

2) O leiloeiro não possui, de fato, o laudo indicando a perda total do veículo, para saber se o venderá como salvado ou como sucata. Apesar disso, os representantes da Unibanco Seguros, da Porto Seguro e da Mapfre afirmaram que as seguradoras encaminham a informação ao leiloeiro;

3) A porcentagem de venda de salvados é infinitamente superior à venda das sucatas. O representante da Marítima Seguros afirmou que 17% são sucatas e 83% são salvados, enquanto o representante da Mapfre mencionou que 30% sucatas e 70% de salvados.

4) Quem define se o veículo será leiloado como sucata ou salvado é, mais uma vez, a seguradora. E, isso foi admitido nos depoimentos dos representantes da Unibanco Seguros e Porto Seguro.

Essas conclusões podem ser ratificadas pelo depoimento do Leiloeiro Oficial, Sr. Luiz Fernando de Abreu Sodré Santoro. Vejamos.

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Faço leilão todos os dias e os das seguradoras são apenas 15% da frota leiloadada. Qualquer veículo que chega no meu pátio sofre vistoria. São muitos itens, mais de cem, através de uma Palm são fotografados e vêm acompanhados de laudo, seja de financiamento (feito pelo oficial de justiça) ou da seguradora. Se o meu laudo não bate com o deles é contatada a empresa de seguro.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Você tem equipe para fazer vistoria de todos os carros?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Exatamente.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Então todos possuem dois documentos: o laudo que chega com o veículo e o da sua equipe?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Não sei se todos vem com essa documentação.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Havendo divergência em relação a extensão do dano de sua vistoria com o laudo que presumidamente chega....

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Essa divergência nunca é em relação a extensão do dano, mas se diz que acompanha rádio e ele não está lá, por exemplo.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Mas, se vier falando que o dano é de parcial monta e é dano total?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Não vem esse dado e nós não temos condições de dizer se é parcial ou não. A vistoria é só para preservar o que veio do carro.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Então você não faz um laudo para atestar a extensão do dano?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Não, não tenho condições para isso.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Quem vai atestar isso então?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Antes, vou deixar claro o que é perda total e o que é venda sem documentação. Perda total são todos os carros de seguradoras que entram em meu pátio. Mas, isso não leva em consideração o valor da monta.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Como o leiloeiro identifica dentre os veículos que chegaram o de perda total? Qual é o critério?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Esses critérios são da seguradora. Como lhe disse o leiloeiro é mandatário. Eles mandam o carro para mim, eu armazeno até que venha a solicitação para o carro ser vendido. E na solicitação vem o critério: você vai vender como um veículo normal... Elas quem comunicam. Quando elas decidem que será vendido como sucata, já recorta o chassi e dá baixa na documentação, lá no meu pátio.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - E os veículos que não são de seguradoras? Como saber o critério?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Na verdade, esses carros são de empresas ou de financiamento em que houve a busca e apreensão, que sempre estão em perfeito estado.

O SR. MILTON LEITE FILHO - DEM - Quais os principais compradores?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - São variados. Há todo o tipo de comprador.

O SR. WALDIR AGNELLO - PTB - E quem são seus clientes?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Não são meus clientes: Porto Seguro, Mapfre e Itaú, pois são de leiloeiros que trabalham exclusivamente para seguradoras (como Cláudio Cohn e Ernani Félix). São meus clientes: Bradesco, Marítima, Liberty, HDI.

Tão importante quanto saber que os critérios são definidos pelas seguradoras, é destacar o depoimento do representante da SUSEP, Sr. Valdemir Bargieiri, sobre a questão da deficiência da fiscalização em relação aos salvados e a sucatas colocados à venda pelas seguradoras.

Afirma que, após o pagamento da indenização ao segurado, não cabe a SUSEP tomar conhecimento do que será feito com o veículo. Contudo, logo em seguida, confessa que as seguradoras devem encaminhar a relação desses veículos a SUSEP e registrar em livro próprio. Essa postura é extremamente contraditória.

Ora, então a SUSEP tem conhecimento de todos os veículos que são vendidos como salvados ou sucatas, podendo sim exercer fiscalização nesse sentido.

Ademais, essa confissão serve para termos certeza de que as seguradoras têm em seu poder lista dos veículos sinistrados e indenizados com valor integral, o que, como conseqüência, serviria para negar o seguro para o veículo salvo e consertado posteriormente por terceiro.

O SR. VALDEMIR BARGIERI (REPRESENTANTE DA SUSEP) – (...) Senhor Presidente o veículo irrecuperável que foi objeto inclusive de um boletim de ocorrência e que teve a sua avaria considerada de grande monta, esse veículo ele não pode mesmo ser recuperado o destino dele e isso é uma resolução do DENATRAN inclusive bastante antiga já, ele não pode ser recuperado. Então, não vejo necessidade salvo algum engano de mexer nisso, agora o veículo que a Seguradora deu indenização total ao proprietário porque o conserto em face das peças envolvidas ultrapassa o valor de recuperação do bem que não pode exceder 75% do valor segurado, essa é uma situação diferente, esse veículo poderá ter sofrido uma avaria que não o impeça de voltar a circular, mas cuja reparação seja de grande valor e a Seguradora então, prefere dar a indenização total e ficar com o veículo, o veículo é transferido para ela à propriedade e a posse do veículo são transferidos para ela, e o que ela vai fazer com esse veículo, salvo engano meu, isso transcende a alçada da SUSEP porque já deixa de ser uma operação de Seguro, deixa de ser uma relação dela com o consumidor de Seguro, e o que se pode e não se pode dispor a respeito de um veículo cujo proprietário recebeu indenização total e que entregou portanto aquele veículo a Seguradora.

(...) a SUSEP ela não tem poderes e nem competência técnica para se manifestar sobre se um veículo deve sofrer perda total ou não, isso é alçada do DENATRAN é uma resolução do DENATRAN, e a SUSEP não têm técnicos e nem deveria ter porque, a lei não prevê técnicos que sejam capazes de dizer se um veículo é sujeito a perda total ou não, que esse veículo pode circular e aquele não pode circular, a SUSEP não tem essa alçada e nem a competência técnica, isso é assunto do DENATRAN.

Por isso que a SUSEP mudou a circular para evitar essa confusão, a circular que está em vigor desde 2004, a circular da SUSEP não fala mais em perda total, fala em indenização integral, perda total é assunto do DENATRAN indenização integral é o assunto SUSEP, Seguradora e Segurado.

(...) a Seguradora como pessoa jurídica responde pela regulação, agora se a pessoa que faz é um engenheiro ou é um especialista para nós isso é transparente e não vem ao caso.

Se o Segurado recebe a indenização integral e se da por satisfeito, a relação contratual entre a Seguradora e o Segurado terminou aí, a SUSEP fez fiscalizações inclusive com o foco nessa questão do salvo, esse veículo passa a chamar agora de salvo, o Segurado recebeu a indenização integral e aquilo que sobrou lá virou um salvo. Esse salvo ele tem que ser objeto de um registro e caso ele seja leilado ou vendido como sucata ou aquilo que for o destino dele, ou vendido para um terceiro isso tem que ser devidamente registrado nos livros da Seguradora e a SUSEP olha isso, e a SUSEP nas fiscalizações que tem feito a esse respeito tem encontrado pouquíssimas irregularidades nesse tocante.

(...) nós fiscalizamos as Seguradoras a sua solvência os seus controles internos e a relação dela com os seus segurados, nós fiscalizamos se ela cumpre os contratos.

Com essas declarações, fica patente o desinteresse e a falta de estrutura desta autarquia para fiscalizar efetivamente os fatos investigados por esta CPI. Mesmo assim, o Presidente da FENASEG e da Porto Seguro, Sr. Jayme Brasil Garfinkel, insiste em dizer que as seguradoras são rigorosamente fiscalizadas pela SUSEP.

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – (...) Falando agora como Presidente da FENASEG destaco que todas as empresas que operam no segmento são reguladas e fiscalizadas intensamente pela Superintendência de Seguros Privados. O mercado segurador brasileiro, em suas mais diferentes vertentes de atuação é altamente desenvolvido, seguindo padrões e critérios até mais rígidos daqueles utilizados internacionalmente.

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – A SUSEP tem uma verificação constante sobre as seguradoras. Quando ela constata alguma coisa, quando ela discorda, ela aplica uma multa, coisa que o mercado se insurge muito contra isso, porque às vezes, nós achamos que é indevido, mas ela aplica. É a opinião dela. Ela vê sinistros negados e ela manda a multa porque ela acha que não devia negar e sinistros pagos, ela também acha que não deveria pagar. Então você é multado porque pagou e porque não pagou.

A SUSEP faz fiscalização e verifica emissão de apólices, contabilização de documentos, reservas técnicas. Então se a empresa não mandou um formulário chamado FIP na data certa ela é multada. Então, numa operação tão complexa, a SUSEP fiscalizando constantemente ela sempre pega irregularidades.

Outra conduta que pôde ser constatada no decorrer dos trabalhos foi a negativa sistemática do pagamento de indenizações, com base em laudos ou pareceres técnicos encomendados pela própria seguradora e elaborados, na maioria dos casos, sem a presença in loco do perito.

Neste particular, verifico que o Instituto de Avaliações e Perícias Automotivas – IAPA, representado pelo Sr. Renato Orci, teve grande participação nessa prática, emitindo milhares de laudos, que serviram de fundamento para negativa do pagamento do seguro.

Ocorre que, conforme confessado pelo Sr. Renato, somente ele assina os laudos e, pela quantidade, restou evidente que muitos são emitidos sem a constatação dos fatos no local do sinistro (o levantamento é feito com base em fotos).

Aliás, este sub-relator recebeu informações de que um empresário teve o seu pedido de indenização negado, em razão de laudo emitido pelo IAPA, que foi contestado por mais sete perícias que foram realizadas posteriormente. E o mesmo tem acontecido com outros laudos emitidos por este Instituto e que foram desconsiderados pelo Poder Judiciário.

Além disso, afirmou em seu site, ter uma equipe técnica extremamente qualificada, mas conforme ficou constatado, é formada por quatro pessoas, sendo duas formadas em direito e somente ele formado em engenharia. Esse fato me desperta interesse, visto que acredito que o perito ou sua equipe tem que ter conhecimento técnico na área de sinistro para que possa emitir um parecer que relate o que efetivamente ocorreu.

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – (...) Eu não entendo muito de seguros, porque a minha área não é seguros. A minha área é levantamento de provas técnicas, mas esse trabalho quando vem para gente vem através de um analista. Se esse analista estiver muito bem afinado, filtrado, identificar vários pontos de relevância e importância e pode apresentar alguma irregularidade, esse trabalho vem para gente e a gente vai tentar levantar as provas. Levantadas as provas,

pagamento, o nosso trabalho é simplesmente fazer um levantamento e dar o parecer técnico. A gente não participa e desconhecemos essa parte do não pagamento ou da redução dos valores.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor apenas faz a revisão dos pareceres que lhe chegam às mãos, é isso?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Sim, faço a revisão dos pareceres.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então na verdade, a seguradora conta com uma pessoa com um grande currículo como o do senhor, mas na verdade para fazer a revisão de algo que o senhor não viu no local. É isso que eu quero que fique constando. Que é algo que o senhor está confiando no parecer de alguém, que em seu nome, como delegatário, esteve no local, fez as fotos, fez o parecer e trouxe. O senhor então, diante de uma realidade já constatada, já apurada e já trazida para o laudo, o senhor vai fazer a sua... Porque eu, no tempo que eu fui Promotor de Justiça, há mais de duas décadas, eu sempre analisei também com base no laudo, mas eu estou confiando que a pessoa que fez esse laudo, que está me trazendo uma realidade a qual eu não posso discutir, porque eu estou apenas lendo e fazendo a revisão, é uma pessoa gabaritada, que esteve no local e atestou corretamente.(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O IAPA faz perícias em outros estados do país?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Sim, nós atendemos o Brasil todo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E o senhor faz a revisão de todos esses laudos?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Sim, de todos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Onde não há contato com a realidade. A sua expertise, o seu currículo se resume a analisar aquela constatação feita in-loco por outro profissional e a ratificá-lo.

O SR. RENATO ORCI – Às vezes eu também faço in-loco.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual o percentual de vezes que o senhor faz in-loco? São 40 laudos por mês.

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Hoje menos, mas na época de 2004 a 2005, era quase que 80%. Para V. Exa. entender, hoje eu não tenho feriado, não tenho sábado, nem domingo e nem férias. Quando eu vou para algum país fazer algum curso ou algum Congresso, eu tenho que levar o note book, tenho que estar extremamente antenado, tenho revisão de pareceres para fazer todos os dias. Eu falo que meu trabalho é meu hobby.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu o parabeno por isso. Significa então que esses laudos é o senhor que assina. Não subscreve, não assina junto com nenhum outro perito?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Não, sou eu mesmo que assino.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Todo o laudo que o senhor assinar sozinho foi o senhor quem fez?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Sim

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – O interessante do funcionamento da nossa empresa é o seguinte: a partir do momento que você tem o material em mãos, toda a parte da perícia é feita por mim. Então, se V. Exa. estiver no local, fotografar, colher os dados direitinho e me entregar esses laudos como sendo verdadeiros, eu vou adotar isso. Então o perito sou eu e não V. Exa. que fotografou. Neste caso, por eu estar assinando isso, sou eu que estou fazendo o parecer. Ninguém mais assina comigo.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – É porque no seu site tem a informação: “equipe devidamente qualificada”, o que quer dizer isso? O senhor é devidamente qualificado, a equipe é o senhor?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Agora o senhor mudou de pergunta. Sou eu e o meu cunhado que trabalha comigo nessa parte de coletas. Ele tem cursos específicos na área também.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual é a profissão dele?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Ele é advogado.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas essa equipe devidamente qualificada, quantos engenheiros tem?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Nós somos quatro pessoas lá dentro.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual é a profissão de cada uma?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – O (ininteligível) é da área técnica, que está terminando Engenharia Mecânica também.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quantos são formados em Engenharia?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Somente eu.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Me deixa fazer uma outra pergunta então. As empresas que emitem laudos de avaliação de acidentes de automóveis têm por obrigatoriedade serem registradas no CREA, com a indicação do responsável técnico. Esta é uma afirmação, consta da lei. A sua empresa, que emite laudos está registrada no CREA com a indicação do responsável técnico?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Sim, perfeitamente.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual a sua relação com as empresas que eu vou falar a seguir: a G. BLANCHE?

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – Esse era o número do CNPJ quando a empresa foi aberta. Agora eu entendi a colocação do Doutor anteriormente. A G. Blanche era uma empresa que era de um outro cunhado eu e ela ficou inativa até 2004. Ficou aberta, mas fechada, ou seja, estava inativa. A partir de 2004, com o fechamento da empresa da minha esposa, que foi a Gabriela ME, nós ao invés de fazermos a abertura da empresa, nós pegamos esse CNPJ, fizemos o Contrato Social e começamos a atuar dentro da C&O Técnico. Em 2002 quando a empresa G. Blanche foi aberta, ela tem um CNPJ. Ela ficou inativa até 2004. A partir de 2004, com a necessidade de fazer a expansão do IAPA, de buscar novos mercados, como a empresa de minha esposa era uma empresa individual, nós resolvemos optar por fazer o fechamento dela e começamos a atuar dentro desse CNPJ, só que com uma nova razão social, com um novo objetivo dentro do contrato. Então é essa a relação com a G. Blanche.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A G.R. Perícia e Identificação Ltda.

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Essa foi uma empresa minha no início, em 95, quando eu estava me formando.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *G.R. Serviços Ltda.*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *A G.R.Serviços é a empresa que eu tenho e que faz vários tipos de coletas de informações.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *C&O Serviços Técnicos.*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *É a mesma coisa, só que essa fica com a minha esposa.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *C&O Serviços Ltda.*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Não, não, desculpe. Técnicos é o IAPA. Tem a C&O Serviços e a Técnicos.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *C&O Serviços Técnicos.*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Isso é o IAPA.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *C&O Serviços Ltda.*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Essa é a empresa que está com minha esposa, que faz a parte de vistorias.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Gabriel “Akas” (ininteligível) Orci ME.*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *É Gabriela. É minha esposa que iniciou atividade em 98 ou 97.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Qual a formação profissional de sua esposa?*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Ela é advogada.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E essa empresa faz o que?*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Essa empresa está fechada.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E fazia o que?*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Era o IAPA inicialmente.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor faz também perícia da área da saúde para as seguradoras?*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Não.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Entendi. IAPA é a marca. E porque que elas fechadas e abertas outras?*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Não eram fechadas. A primeira explicação foi o seguinte: de 98 a 2004, por ser uma empresa individual em nome da minha esposa, nós achamos que seria melhor que se tivesse um grupo societário e para que a empresa pudesse crescer. Então foi fechada aquela empresa e depois foi colocada, a marca passou para ser serviços técnicos.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Isso que eu perguntei lá atrás. A C&O Serviços Técnicos começou a funcionar em 2002, mas o IAPA (ininteligível) a aparecer desde 99. Primeiro era Gabriela M.Orci ME que era a empresa que dava sustentação a marca. Depois, em 2004 fechou a Gabriela e passou a funcionar a C&O Serviços Técnicos. De 2002 a 2004 funcionavam concomitantemente as duas empresas?*

O SR. RENATO ORCI (IAPA) – *Não, a C&O Serviços Técnicos estava inativa. Não era usado o CNPJ, não era feita nenhuma emissão de nota. Ela simplesmente estava lá. Ao invés de se optar por fazer o fechamento da C&O Serviços Técnicos em 2004, por exemplo, e abrir uma nova empresa para que se pudesse colocar o IAPA, nós aproveitamos o CNPJ. Foi isso que aconteceu.*

Como se vê, o Sr. Renato Orci possui inúmeras empresas que iniciam e encerram as suas atividades no mesmo ramo, emitindo laudos técnicos às seguradoras, com base em fotografias, sem uma equipe qualificada, mas que servem para justificar o não pagamento da indenização aos segurados.

Aliás, chegou ao meu conhecimento um inquérito civil instaurado com o propósito de investigar práticas comerciais abusivas por parte da seguradora Tóquio Marine, em que foi destacada a participação do IAPA da seguinte maneira: “o IAPA foi constituído em 12 de junho de 2002, tendo iniciado suas atividades dois dias antes. Firmara contrato com a Tóquio Marine em 12 de novembro de 2004, no entanto, tempos antes, em 20 de novembro de 2001, já elaborava laudo em favor desta companhia de seguros”.

Essa prática tem por finalidade também diminuir os custos operacionais das seguradoras, mesmo que o segurado tenha direito à indenização. Isto porque, com a negativa fundamentada em laudo encomendado pela seguradora, o segurado se vê compelido a buscar a Justiça. Como o processo judicial é lento e custoso, este acaba desistindo da indenização.

Vejam como a manutenção de equipe de investigação é prática corriqueira nas seguradoras e como algumas delas contrataram os serviços do IAPA.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A seguradora Unibanco tem peritos para fazer avaliação do sinistro, para saber se os danos apontados pelos segurados corresponde à realidade, corresponde à natureza do acidente? Existe corpo de peritos para avaliar se existem fraudes eventualmente praticadas por segurados?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *existem vistoriadores, que analisam o processo e podem sugerir uma melhor análise sim, existe um corpo sim.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Esse corpo de peritos são profissionais contratados que pertencem a Unibanco ou são terceirizados?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Parte é contratada e parte é terceirizada.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor conhece um instituto chamado IAPA?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Conheço.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O IAPA é registrado no CREA? Você sabe se o IAPA é registrado?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Não, não tenho conhecimento.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O IAPA faz qual percentual de perícias desse tipo de sinistro para a seguradora Unibanco?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *É muito pouco eu não tenho esse percentual aqui.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Qual é o perfil profissional desses peritos? Qual a profissão que eles exercem?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Alguns são engenheiros mecânicos, outros apenas formados em engenharia, outros são vistoriadores de mercado, alguns são técnicos do SENAI, outros técnicos da FATEC.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor tem conhecimentos de advogados e até dentistas trabalhando como peritos de sinistro que não tenham formação como engenheiro?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Não, a companhia não exige a formação de engenheiro, mas na Unibanco eu não tenho conhecimentos de advogados ou dentista.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A seguradora Unibanco não exige que tenha formação de engenheiro o perito que vá fazer a avaliação do sinistro?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Não exige.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor tem idéia se a companhia tem algum corpo de investigadores para saber se existe fraude ou há 11 anos o senhor nunca ouviu falar?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Nós temos, internamente. Nós contratamos empresas que fazem perícias ou uma apuração melhor do processo para todos os sinistros, perda parcial, perda total, roubo, furto e isso gira em torno de 7% dos nossos processos.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Eu fiz uma pergunta objetiva, bem objetiva o senhor tem conhecimento se a Unibanco Seguradora tem uma equipe que trabalha para ela para apurar eventuais fraudes praticadas pelos segurados?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Não, não tenho conhecimento.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor já ouviu falar que seguradoras possuem corpo de investigadores para apurar esse tipo de fraudes praticada pelos segurados? Eventuais fraudes praticada por segurados.*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Posso ter ouvido falar.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O senhor já ouviu falar ou não ouviu falar?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Já ouvi falar.*

(...)

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – *Nós temos reguladores internos, funcionários nossos. Temos um enorme departamento de sinistros para cuidar dessa massa de veículos que sinistram. E quando há necessidade de uma verificação externa, são usadas empresas terceirizadas ou até pessoas físicas.*

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E o IAPA o senhor conhece?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Conheço o IAPA.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O Itaú Seguros encomenda muitas perícias?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Muitas não, não sei atualmente, mas eu creio que nos últimos anos solicitou algumas sim.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Quantas oficinas referenciadas tem a Itaú Seguros no Estado de São Paulo?*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *Em São Paulo eu não sei dizer, mas no Brasil são em média de 400 mais ou menos.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *E quais os requisitos a serem preenchidos para que se torne uma referenciada.*

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – *O requisito principal é o volume de sinistro da região. Tem que existir uma quantidade de sinistro para suportar uma oficina com acordo para se tornar uma oficina referenciada na região. Obviamente, o passo seguinte é analisar a comodidade ao cliente, ver como ela está estruturada, se tem pessoal técnico ou não, o histórico dela, a qualidade dos reparos, o atendimento. São pontos principais, porque ela vai ter que garantir um trabalho de qualidade e agradar os clientes.*

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A MAPFRE tem uma equipe de detetives, de investigadores para investigar fraudes dos segurados?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Não.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Se servem de empresas de detetives.*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *A gente contrata empresas terceirizadas que vão fazer a regulação do sinistro fora da companhia.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Essas empresas terceirizadas ganham um percentual pelas fraudes que descobrem?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Não, elas têm uma remuneração variável, não em função das fraudes, mas pelos documentos que eles apostam no processo e essa remuneração é limitada a 4 mil reais.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Então é de acordo com a produtividade?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Da produtividade desse processo.*

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A Tóquio Marine já contratou o Instituto IAPA para fazer laudos?*

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓKIO MARINE) – Sim, antes e depois da compra da Real Seguros.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Já negou o pagamento de indenizações com base em laudos elaborados pelo IAPA?

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓKIO MARINE) – Sim. Como eu sabia que estava falando muito de IAPA eu pedi os informes. Desde o início, todas as operações da companhia é com o IAPA. Desde 1999 ou 2000 em todos os estados da Federação. Foram um total de 1 mil e 71 laudos solicitados. Destes 657 deram sinistro como regular, ou seja, a dúvida do analista da companhia não era procedente e o sinistro foi pago normalmente. 414 apontou alguma irregularidade.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E quantos resultou não pagamento da indenização?

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓKIO MARINE) – Esse dado eu não tenho aqui, posso conseguir. Seguramente é menor do que isso, porque normalmente o IAPA apresenta o laudo e o próprio analista percebe que não há condições para se negar o sinistro. Não há tanta gravidade na divergência do que foi contado no aviso. Mesmo estando irregular ele é pago.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem conhecimento de laudos do IAPA que foram “derrubados” em juízo?

O SR. CARLOS BARBOSA (TÓKIO MARINE) – Tomei conhecimento aqui. Foi apresentado um acórdão recentemente, do Tribunal de Justiça. Tenho conhecimento de um outro caso muito antigo na Bahia em que o juiz não aceitou. Fora isso eu não tenho. Tenho notícias de muitos que foram acatados pelo Tribunal de Justiça.

Da cartelização do mercado de oficinas credenciadas/referenciadas

Os depoimentos de todos os representantes das seguradoras evidenciaram o domínio das oficinas credenciadas/referenciadas em relação às demais oficinas reparadoras, causando concorrência desleal e prejuízo aos segurados e terceiros, em desrespeito a Lei Federal n. 8.884/94.

A referida lei dispõe que constitui infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos que, de qualquer forma, limitam, falseiam ou prejudicam a livre concorrência ou a livre iniciativa, ou que exerçam de forma abusiva posição dominante. Ocorre posição dominante quando a empresa ou grupo de empresas controla 20% (vinte por cento) de mercado relevante.

Assim, confessado pelos representantes das seguradoras que isso tem ocorrido, configurada está a infração da ordem econômica, pois quando consideradas em conjunto, têm detido substancial parcela do mercado. Vejamos.

O SR. VALDEMIR BARGIERI (REPRESENTANTE DA SUSEP) - O mercado é bastante concentrado em algumas grandes Seguradoras, existem 119 Seguradoras e mais umas tantas empresas de previdência complementar e umas 12 ou 15 empresas de capitalização. O mercado é bastante concentrado, talvez as cinco ou seis maiores Seguradoras representem 80% do mercado.

A regra diz que a oficina é de livre escolha do segurado, a circular admite que haja negociação é um contrato bilateral e que a Seguradora pratique estímulos para que o segurado utilize uma oficina credenciada.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor pode me dizer, ou o senhor Cláudio, quais os % de veículos que são reparados na rede credenciada e na não credenciada?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA SEGUROS) – É um número aproximado se quiser. Vão para referenciada, entre segurados e terceiros, 50%, 60%.

(...)

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não tenho idéia desse número para lhe dar nesse momento, mas aproximadamente eu acho que 50% dos atendimentos são feitos em oficinas não referenciadas. Então tem outra coisa. Uma oficina referenciada um dia ela foi não referenciada e uma oficina não referenciada pode ser referenciada. Há casos em que a oficina referenciada não age de uma forma que a companhia não ache correta e descredencia. Então, de fato, o procedimento foi repassado para o cliente, é como uma disputa de mercado. O mercado de automóveis é altamente competitivo. Então as seguradoras fazem isso até por economia de escala e para cativar o cliente.

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – Nós temos hoje, 60% das oficinas, dos sinistros, são atendidas em oficinas com acordo operacional que são referenciadas e 40% não referenciadas. Isso demonstra que não há qualquer impedimento ou ação que impeça a utilização dessas oficinas pelos segurados.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quais os percentuais de veículos reparados na rede referenciada e qual o percentual na rede não referenciada?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Mais ou menos 80% trabalha na nossa rede referenciada.

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – Dr. Rogério, dos 100% de sinistros e encaminhamentos para as oficinas, quantos por cento V.Sa. estima que sejam consertados em oficinas referenciadas?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – 80%.

Tal fato também foi verificado na contestação apresentada pela Mapfre Vera Cruz Seguradora, de 04 de junho de 2007, no processo n. 2004.020299-1, na página 1.134: “Tomado como referência todo Estado de São Paulo, o que se tem é que dos 9.728 atendimentos, 1871 foram feitos em oficinas não referenciadas. Ou seja, 19,23% dos consumidores optaram por oficinas não referenciadas”.

Outro indício de prática anticoncorrencial por parte das seguradoras é a fixação conjunta de preços, revelada pelas tabelas ou softwares que todas se utilizam, para peças e mão-de-obra pagos às oficinas. Isso caracteriza infração da ordem econômica, prevista no artigo 21, I, da Lei 8.884/94.

Afirmaram ter um número elevado de oficinas credenciadas/referenciadas no Estado de São Paulo, contudo é possível verificar através dos depoimentos prestados que esse é o número de todas as oficinas que um dia prestaram serviços às seguradoras, o que não significa que atualmente prestem o mesmo serviço. Basta entrar no site das seguradoras para comprovar este fato, como fiz e demonstrei anteriormente.

Da relação das seguradoras com o SINDIREPA (Projeto Bradesco-SINDIREPA e Projeto IGP)

Por fim, ainda que não tenha sido objeto de investigação da CPI, verificou-se no curso dos trabalhos, que existe uma relação estreita entre as seguradoras e o SINDIREPA, que ultrapassa a relação sindical, já que tal sindicato não representa a categoria de funilaria e pintura.

Não obstante a negativa do representante da Bradesco Seguros e do Presidente do SINDIREPA, constatei a existência de um acordo comercial denominado “projeto Bradesco – SINDIREPA”, que consiste em uma relação em que se passam procedimentos às 15 oficinas do projeto, visando à minimização de custos para as mesmas.

Emblemático destacar que, embora o Presidente do SINDIREPA afirme que não tenha acordo formalizado com nenhuma companhia de seguro, uma das oficinas de sua propriedade faz parte do referido projeto, conforme destacou o representante da Bradesco Seguros.

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Eu poderia dizer que entre os assuntos abordados, também se fala em custo médio, não que esse seja o tema principal ou o motivo principal dessas reuniões. A gente não tem acordo formalizado com nenhuma companhia de seguro.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Antonio Fiola tem três, entre essas 15 estão no projeto?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Tem uma que pertence.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só uma?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Até onde eu sei só uma que pertence.

As demais seguradoras também admitem a realização de reuniões com o Sr. Antonio Fiola, no entanto, não conseguem explicar com clareza no que consiste essa relação. Vejamos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor conhece o projeto Bradesco SINDIREPA? Como funciona?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Não existe projeto Bradesco SINDIREPA, o que existe dentro da Bradesco é que nós temos um projeto piloto com algumas oficinas, são 15 oficinas dentro de São Paulo que tem a gestão do Rio de Janeiro, que tem uma gerência lá que acompanha a gestão dessas oficinas e esse trabalho é feito vistoria e via imagem da oficina com a matriz no Rio de Janeiro. É um projeto piloto que existe.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas, como é que funciona essa relação do Bradesco com o SINDIREPA?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Até então eu desconheço indicação de oficina para o Bradesco. Essa relação é de empresa para empresa, é um sindicato.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O seu antecessor Ginez também falou fez essa relação empresa para empresa. O que é essa relação empresa para empresa do Bradesco e o SINDIREPA? Uma relação empresa para empresa, em que consiste essa relação?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - O SINDIREPA é um sindicato de oficina e a Bradesco é uma empresa de auto. Pode ocorrer alguma solicitação deles para um tipo de eventual discussão de valor de mão de obra, nesse sentido. Como eles são sindicato de oficina pode ocorrer nesse sentido.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas, como que é essa relação? Mantém contato, a uma troca essa relação? Relação implica troca, o que um faz e o outro faz nessa relação? Como se dá essa convivência?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - A relação do Bradesco com o SINDIREPA é uma relação estritamente profissional na parte de ter algum pedido de oficina para uma reunião ou algo desse sentido. E essa reunião é feita quando tem essa solicitação, como tem esse projeto piloto de suas oficinas que elas são associadas ao SINDIREPA essa gestão deles acaba sendo diretamente com o Rio de Janeiro.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O SINDIREPA pede para Bradesco fazer reuniões com as oficinas é isso?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Não, as oficinas que solicitam a Bradesco essa reunião, com as oficinas com o projeto piloto.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Talvez você esteja falando de algo que o senhor já conhece e está dando uma informação parcial. Para nós que não conhecemos, nós precisaríamos um pouco mais de detalhe. Então nós temos o SINDIREPA que é o Sindicato das oficinas de reparação mecânica. Esse SINDIREPA sabe de quantas oficinas são ligadas a ele?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Não.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Você sabe quem é o presidente do SINDIREPA?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Antonio Fiola.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Antonio Fiola tem relação com os diretores e superintendentes da Bradesco seguradora?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Profissional sim.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E em que consiste essa relação profissional? O que o Antonio Fiola pede profissionalmente, o que os diretores da Bradesco respondem profissionalmente.

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Essa pergunta eu infelizmente não posso falar sobre isso porque essa não é a minha gestão aqui de São Paulo. Isso é gestão do Rio de Janeiro teria que ser diretamente com eles.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não entendi. A sede do SINDIREPA não é em São Paulo?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - É no Rio de Janeiro.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O SINDIREPA em São Paulo mantém uma relação com a Bradesco seguradora do Rio de Janeiro?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Quando tem qualquer solicitação dessas oficinas, ela tem diretamente com o Rio de Janeiro, dessa gestão do Rio de Janeiro.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Quais oficinas? Que oficinas fazem gestão com o Rio de Janeiro, vamos tentar por esse caminho então.*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Nós temos hoje esse projeto piloto que são 15 oficinas dentro de São Paulo. E elas são associadas ao SINDIREPA.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Muito bem, são 15 oficinas de São Paulo que são relacionadas ao SINDIREPA e que de vez em quando elas pedem a Bradesco seguradora do Rio de Janeiro alguma gestão é isso?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Alguma reunião para troca de idéias sobre serviço, arte de reparação, sobre a parte de procedimento de como é feito essa regulação via imagem do Rio de Janeiro junto com o pessoal daqui de São Paulo e dessas oficinas.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *A matriz do Rio de Janeiro tem reunião com essas 15 oficinas de São Paulo, passa para elas normas e procedimentos?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Normas ente elas, é da parte de regulação.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Certo, então a matriz passa alguns procedimentos internos para essas 15 oficinas associadas ao SINDIREPA aqui em São Paulo. E em que consistem esses procedimentos que a matriz passa ou pelo menos alguns deles para essas oficinas?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *O procedimento é qualificação, a parte de fotos, procedimentos incide em regulação, vistoria, chassi.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Custo também? Como proceder de maneira o minimizar custos?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Toda companhia sempre quer minimizar custo, mas isso é feito junto ao perito com a própria crítica do orçamento.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Perfeito, então não é um projeto Bradesco SINDIREPA, mas é uma relação em que se passam procedimentos entre os quais a minimização de custos para oficinas ligadas ao SINDIREPA.*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *É. Esse projeto que nós temos com as oficinas tende o que? Tendem a melhorar até o tramite do processo em prol do proprietário do veículo ou segurado.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Por essas 15 oficinas associadas ao SINDIREPA? Há uma diferença entre o custo médio por elas arcado em relação ao custo médio de outras oficinas, de oficinas não credenciadas? É um custo médio mais barato em razão desta procedimentação de condutas?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Senhor deputado quanto ao custo médio, a gestão dessas oficinas é no Rio de Janeiro. Essa relação de custo médio entre essas oficinas do projeto, com as oficinas pilotos que nós temos é feita pela própria gerência lá da matriz que eles fazem esse custo médio.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Existe uma relação entre essas 15 oficinas e o Bradesco uma relação inclusive que pressupõe reuniões. Entre Bradesco e essas 15 oficinas?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Perfeito.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Mas, qual a vantagem que têm essas 15 que mantêm relação, que fazem reunião com as outras referenciadas?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *As que tem a parte de regulação de sinistro é mais ágil nesse sentido porque o segurado já leva o carro na oficina, já é feita a parte de orçamentação, do que se ele fosse fazer um aviso comum e cair para outra oficina.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Se eu tivesse uma oficina referenciada seria melhor para eu proprietário da oficina que eu pertencesse a este grupo, porque eu teria condições de oferecer mais competitivo em relação às outras referenciadas?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Perfeito.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Então nós temos dois níveis de competitividade a não referenciada, a referenciada e essas 15 que são referenciadas e que mantêm uma relação especial com o Bradesco. E esse contato foi feito via Antonio Fiola?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Até começar a gestão no Rio de Janeiro esse projeto começou pelo IQA tem mais ou menos três anos, mas começou através do IQA e não do SINDIREPA.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Mas, atualmente é mantido, os contatos são mantidos via Sr. Antonio Fiola?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Como as oficinas são ligadas ao SINDIREPA acaba que algum contato pode partir dele também.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Obrigado pelo esclarecimento porque ontem o Antonio Fiola disse que não tinha relação com as seguradoras. Eu não estou dizendo que seja relação dele, não estou fazendo juízo de valor, mas ele afirmou que não tinha relação e o senhor acabou de falar que existe uma relação.*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *A relação existe como um Sindicato e as oficinas são associadas nesse Sindicato. Querendo ou não essa relação vai existir sempre.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *O valor da mão de obra destes grupos de oficinas é um valor diferenciado em relação às referenciadas e não referenciadas?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Sim.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *É um valor mais baixo?*

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) – *Mais alto.*

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Tem alguma relação da Marítima com as oficinas ligadas ao SINDIREPA? Alguma relação especial? Vocês fazem reuniões? Como Bradesco?*

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – *Essa pergunta ele pode responder melhor porque ele participa da comissão aqui do sindicato de São Paulo, mas a relação nossa com eles é puramente consultiva, ele vem oferecer treinamentos e etc.*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Não entendi. O senhor Antonio Fiola comparece a Marítima para oferecer treinamentos? Qual a relação do senhor Antonio Fiola com a Marítima?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *Não, com a Marítima...*

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *As oficinas do SINDIREPA?*

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – *A relação com a Marítima é praticamente nenhuma. Nós não temos negócios e o que a Marítima na verdade conhece o senhor Fiola sou eu pessoalmente que conheço, porque eu faço parte de uma comissão de sinistros do nosso sindicato e de vez em quando o senhor Fiola aparece lá para fazer alguns esclarecimentos quanto às empresas filiadas só sindicato dele. Apenas isso.*

(...)

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – *Perfeitamente. O senhor teria dito no seu depoimento hoje aqui que se reuniu por três vezes com o SINDIREPA.*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Eu me reuni com o Sr. Fiola, ele pediu uma reunião, assim como já me reuni com outros Sindicatos, eu o recebi. Tratamos de alguns assuntos, ele apresentou algumas idéias dele, depois ele me convidou para conhecer a sede do SINDIREPA e fui e participei de uma apresentação. A reunião foi só essa.*

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – *O senhor tem conhecimento de que esse sindicato está descredenciado desde 2003?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Eu ouvi aqui na Comissão Parlamentar de Inquérito. Eu tive conhecimento de que havia uma situação de disputa entre o SINDIFUP e o SINDIREPA para ver qual seria o representante do setor, mas não entrei em maiores detalhes sobre essa disputa. O SINDIREPA nos procurou primeiro para fazer uma aproximação, falou sobre a questão do fornecimento de peças que eles não concordavam e tratamos mais ou menos desse assunto. Na segunda reunião aconteceu acho que no início do ano passado, em 2007, e eles nos apresentaram o projeto que eles tinham de certificação de oficinas.*

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – *Uma empresa da envergadura da MAPFRE, não só em São Paulo, mas no Brasil, não deveria zelar um pouco mais por tratar comercialmente com um sindicato que não tem mais representação oficial no mercado, que perdeu a representação justamente porque ele não representa bem a categoria?*

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – *Deputado, eu não tratei com uma questão sindical. Eu recebi uma pessoa que nos procurou e tive uma reunião com ele. Nós não fizemos nenhum acordo, nem uma tratativa comercial, foi só conversa.*

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Como funciona esse mercado alternativo você conhece? Que mercado alternativo e esse?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Pelo conhecimento que eu tenho nós conhecemos a fábrica da IGP, mas a Unibanco segue a política sempre do fornecimento e autorização de peças originais e novas nos carros. Nós não seguimos qualquer informalidade que ainda o mercado não esteja claro para nós. Nós fomos sim procurados pela IGP com propostas, mas sem um documento, um órgão, uma Inmetro, um IPP validando essas peças, ou seja homologando essas peças nós preferimos ainda não nos envolver nisto.*

Assim, ficou constatada a estreita relação existente entre o SINDIREPA e as seguradoras. Ainda, pelos poucos elementos obtidos por esta CPI, em razão da exiguidade do prazo desta, não é possível afirmar que há violação ao princípio da livre concorrência. Isso não significa que a matéria não possa ser melhor aprofundada posteriormente no âmbito do Ministério Público ou do próprio Poder Judiciário.

10. Conclusões:

Inicialmente gostaria de agradecer a colaboração de meus nobres pares integrantes desta Comissão Parlamentar de Inquérito, criada com a finalidade de apurar irregularidades praticadas pelas operadoras de seguro, sem a qual não seria possível obter a gama de informações que embasaram este sub-relatório. Outrossim, necessário se faz lamentar a escassez de tempo destinada aos trabalhos desta Comissão, que teve o início dos seus trabalhos postergado por quase três meses, prejudicando o maior aprofundamento dos graves fatos aqui investigados e apurados.

No curso dos trabalhos desta CPI, inúmeros documentos foram encaminhados por oficinas reparadoras e operadoras de seguro, os quais, em conjunto com os depoimentos prestados, serviram de base para as ponderações que são feitas nesse sub-relatório.

Como se vê dos depoimentos transcritos e dos documentos obtidos por esta Comissão Parlamentar de Inquérito, constata-se a veracidade das irregularidades praticadas pelas seguradoras.

Inicialmente quero deixar claro que não se trata de generalização do mercado de seguros, mas análise de condutas específicas, incompatíveis com nosso ordenamento jurídico. Aliás, o enfoque maior é o consumidor, parte hipossuficiente na relação contratual.

Para melhor compreensão dos fatos, farei a exposição dividida em tópicos, conforme já constou do corpo do trabalho.

OPERAÇÃO PARAGUAI/BOLÍVIA

Fato notório, amplamente divulgado pelos meios de comunicação, consistiu em um golpe aplicado reiteradas vezes por seguradoras, mediante a utilização de documentos ideologicamente falsos obtidos em cartórios do Paraguai e da Bolívia, contendo contratos de compra e venda forjados, nos quais constavam falsamente, como objeto de alienação voluntária, automóveis que haviam sido roubados ou furtados no Brasil. O segurado, vítima de crime contra o patrimônio em nosso país, registrava um boletim de ocorrência em um distrito policial e solicitava o pagamento do prêmio de seu seguro. Para sua surpresa, dias depois, aparecia o tal contrato de compra e venda paraguaio com data fraudulentamente pré-datada ao roubo ou furto, apontando que o veículo havia atravessado a fronteira e sido vendido pelo próprio segurado, o que se revelava ardilosa mentira com o fim de obtenção de vantagem ilícita por parte da seguradora, a qual, assim, deixava de efetuar o pagamento do prêmio do seguro. Somam-se a isso, declarações falsas de agentes públicos (normalmente policiais rodoviários) que atestavam falsamente a passagem do veículo pela rodovia em direção

aos países vizinhos em data anterior ao sinistro. De posse de tais "provas", as empresas de seguros requeriam às autoridades policiais a instauração de inquérito policial alegando elas, terem sido vítimas de estelionato praticado pelo segurado, pois este teria comunicado falsamente a ocorrência com a finalidade de obter indevida indenização.

O esquema era tão requintado que as seguradoras e a FENASEG contrataram o advogado Carlos Alberto Manfredini, OAB n. 44.266/SP, especificamente para requerer a instauração dos referidos inquéritos policiais e atuar como assistente de acusação, principalmente, para garantir "produção de provas" que conduzissem à condenação do infeliz segurado.

Ressalte-se que grande parte dos requerimentos foram inexplicavelmente (pela lógica da legalidade, é claro) endereçados ao 27º Distrito Policial (DP) da Capital paulista, ainda que o roubo ou furto tivesse ocorrido em área de circunscrição de outra delegacia. Este fato é crucial ao deslinde da fraude, isto porque, ainda que a sede de qualquer seguradora fosse na circunscrição do 27º DP, o suposto crime de estelionato, por ser conexo ao crime de roubo ou furto comunicado, deveria ser, necessariamente, objeto de investigação no mesmo DP de origem (local do furto ou roubo).

Emblemático trazer à baila o caso da Porto Seguro que, mesmo não tendo sede na circunscrição do 27º DP, representou inúmeras vezes naquela unidade de polícia judiciária para instauração de inquéritos alegando ser vítima de estelionato. O próprio advogado Carlos Alberto Manfredini se encarregou de entregar aos membros dessa CPI, cópia dos requerimentos de instauração de inquérito policial, todos endereçados ao 27º Distrito Policial, muito embora versassem sobre roubos e furtos ocorridos em áreas completamente distintas de sua circunscrição.

Conforme os depoimentos de Rubens Sanches Proença, Cadmo Roberto Barreto, Carlos de Freitas e Hélio Donizete Garcia, restou confirmada, a fraude mencionada (fls. 38/40).

Além disso, comprovou-se judicialmente a materialidade da falsidade documental tanto é que o Dr. Carlos Alberto Manfredini é réu, em conjunto com autoridades e agentes policiais, em ação penal movida pelo Ministério Público, na qual responde pelos crimes de utilização de documento falso, denúncia caluniosa, estelionato e quadrilha ou bando (Processo nº 050.05.021731-3/00, 23ª Vara Criminal da Capital).

Corroborando todos estes dados, tramitou perante a 11ª Vara Cível do Fórum Central da Capital, ação na qual houve a primeira condenação de uma seguradora (Marítima) por fraude contra segurado, sendo sua existência admitida pelo respectivo representante, Sr. Irineu Barude (depoimento de fls. 46/47). Nessa demanda, pela primeira vez, reconheceu-se a fraude na elaboração dos contratos paraguaios e o desvendamento do esquema criminoso ardilamente engendrado.

Não obstante a constatação da fraude, causou espécie e extrema preocupação a confirmação feita pelo representante da Marítima, Sr. Cláudio Carvalheiro da Silva e o representante da Porto Seguro, Sr. Jaime Brasil Garfinkel, sobre a existência de um convênio entre o Ministério da Justiça e a FENASEG, com o intuito de instalar câmeras fotográficas visando a ajudar a Polícia Federal na identificação de supostos delitos nas fronteiras. Em outras palavras, as seguradoras desejavam instalar as câmeras que identificariam supostamente os segurados que atravessassem a fronteira para celebrar os tais contratos paraguaios de compra e venda. Para se dizer o mínimo, conflito de interesse entre as seguradoras, interessadas em produzir situações fraudulentas consistentes em simulações de compra e venda de automóveis segurados em cartórios de países fronteiriços, e o interesse do Estado em fiscalizar corretamente o tráfego automobilístico entre as fronteiras.

Para tanto, convém conferir novamente alguns depoimentos.

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – (...) Há cerca de cinco anos a FENASEG, que é a Federação Nacional de Seguros, firmou um convênio com a Secretaria Nacional de Justiça, que é um órgão vinculado ao Ministério da Justiça, onde através de câmeras fotográficas instaladas em diversos locais próximos as fronteiras de Brasil com países vizinhos, são tiradas fotografias e esse convênio tem objetivo de ajudar a polícia federal na identificação de supostos delitos, crimes, contrabando e etc.

Nesse convênio a informação dessa passagem de fronteira ela é fornecida para as seguradoras e caso haja uma comunicação de sinistro e no decorrer da regulação de sinistro ficar contatado que há um indicio de irregularidade, o Ministério da Justiça expede uma certidão validando a passagem daquele veículo, naquela data, naquele horário. Essa certidão é uma regulamentação de sinistro que, caso o jurídico de cada empresa, eu imagino que as seguradoras hajam de formas semelhantes a nossa, entenda que esse indicio de regularidade é incompatível com os relatos do aviso do sinistro do segurado, nós encerramos o sinistro sem indenização, lastreado no princípio de boa fé e que a comunicação não corresponde aos fatos constatados.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – No caso teve até a ABIN apurando os documentos do Paraguai falsos. Houve realmente uma investigação, está em andamento, é uma fraude comprovada com documentos até então. **O senhor tem conhecimento da existência de um projeto de fronteiras denominado "SINIVEM" – instalação de radares nas fronteiras? Como é esse projeto?**

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Sim. É como eu estava citando antes. É um sistema em que verifica a placa dos carros que passam, compara e guardam esses dados e o Ministério da Justiça tem esses dados para controlar se esses carros... como é a circulação do carro, se o carro foi e voltou.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Justamente com esses radares se fiscaliza as possíveis fraudes de quem está levando... **Esse radares foram dados pela Porto Seguro ao Governo, ou pelo senhor como pessoa física?**

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não. O SINIVEM, nós temos um convênio da FENASEG inclusive com empresas que processam esses radares. Não sei como é que é.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas a pergunta é, a Porto Seguro, o senhor como pessoa física, fez a doação de algum radar para o Governo?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Como pessoa física não fiz.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a Porto Seguro?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não tenho conhecimento.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a FENASEG fez?

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – O que eu sei é: nós temos um convênio com uma empresa chamada Compuetra e que tem esse sistema. Não sei mais detalhes, sei que temos relacionamento com

eles, isso é do tempo que não havia ainda a FENASEG, anterior a minha gestão, mas justamente existe isso para... e é uma coisa boa para o país, para a gente ter uma fiscalização que não serve apenas para o roubo de automóveis. Serve para entrada e saída de contrabando, drogas, etc.

Ora, se já houve cooptação de agentes públicos para perpetrar a fraude mencionada, parece absurdo que uma entidade de classe, que representa específica e diretamente o interesse pecuniário das seguradoras, faça parte de um convênio cujo objetivo é, em tese, coibir delitos.

Ademais, o fornecimento de certidão para as seguradoras, em razão do convênio, trará evidente desequilíbrio ao ônus probatório, mormente considerando que o segurado é a parte hipossuficiente da relação.

Ao contrário do que foi dito pelo representante da Marítima Seguros, o convênio não trará maior segurança para a relação entre segurados e seguradora, pois há o envolvimento, ainda que indireto, de uma entidade de classe, o que ao meu ver macula a presunção de boa-fé.

O depoimento do representante da Porto Seguro demonstra a parcialidade desse convênio, já que as câmeras podem ter sido doadas ou financiadas pela própria FENASEG. Suas respostas, mormente quanto a esse ponto, revelaram-se evasivas, procurando alegar falta de conhecimento.

Os autos dessa Comissão Parlamentar de Inquérito revelaram que a FENASEG, representando as empresas de seguros do Brasil contratou o escritório MANFREDINI ADVOGADOS ASSOCIADOS, no dia 16 de junho de 2004, conferindo-lhe, dentre outros, o ônus de participara ativamente da fase probatória, coletando e fiscalizando as provas necessárias à elucidação de supostas fraudes, o que significa, foi contratado para interferir diretamente na investigação e coleta de provas contra segurados, supostamente acusados de serem fraudadores das empresas seguradoras (cópia anexada ao relatório).

No item 10 desse estranho contrato, há uma variação de pagamento aos advogados de acordo com o sucesso de sua atuação, entendido esse como conseguir a obtenção da instauração do inquérito policial, o indiciamento do segurado (prêmio de R\$ 35.000,00), sua posterior denúncia ao Poder Judiciário (R\$ 10.000,00) e, ao final, a sua condenação (R\$ 10.000,00). Curiosamente, e certamente não por mera coincidência, inúmeros inquéritos policiais foram requeridos sempre ao mesmo distrito, no caso, o 27º DP, onde, mais tarde, apurou-se atuar uma quadrilha de policiais.

Diante desse quadro, convém lembrarmos o disposto no art. 288 do Código Penal Brasileiro, o qual define o crime de formação de quadrilha ou bando, e cujos elementos consistem no seguinte: "associarem-se mais de três pessoas em quadrilha ou bando, para o fim de cometer crimes – Pena – reclusão de 01 a 03 anos".

Os indícios apontam claramente que as seguradoras, por meio da FENASEG se associaram com ânimo permanente ao escritório MANFREDINI ADVOGADOS ASSOCIADOS com o fito de praticar sucessivos golpes contra os segurados, mediante condutas que se adequam perfeitamente ao tipo penal do art. 171 do CP, ou seja, estelionato, uma vez que o intuito, inclusive levado a cabo, mediante ações sucessivas, foi o de provocar reiteradamente, em conluio com policiais corruptos, situações de fraude contra os segurados e, assim, produzir-lhes prejuízo, obtendo, em contrapartida, vantagem ilícita.

Sugerimos o envio ao Ministério Público de São Paulo, mais especificamente, ao Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado – GAECO, para nova apuração do crime de formação de quadrilha ou bando para a prática de estelionato e crimes contra a relação de consumo, envolvendo também os dirigentes de seguradoras.

DA LIVRE ESCOLHA DA OFICINA REPARADORA POR PARTE DOS SEGURADOS.

De acordo com o disposto no artigo 14 da Circular nº 269/2004 da SUSEP: "Deverá ser prevista contratualmente a livre escolha de oficinas pelos segurados, para a recuperação de veículos sinistrados". De acordo com o que ficou aqui sobejamente apurado, para as seguradoras tal norma implica em mera obrigação formal, ou seja, cláusula que consta do contrato apenas "para cumprir tabela", como corriqueiramente se diz em linguagem coloquial. Na prática, o segurado é verdadeiramente induzido a fazer a escolha que interessa economicamente às empresas seguradoras, ou seja, a optar pelas oficinas credenciadas.

Restou, portanto, comprovado que as seguradoras não informam aos consumidores o direito preconizado neste dispositivo. Isto pode ser constatado nos depoimentos de Ângelo Coelho (fls. 54/55), Robson Alves (fls. 55/56), Isaias Alvez Medeiros (fl. 56), Jorge Barbosa de Gois (fls. 56/57), Miguel Fonseca de Jesus Filho (fl. 57), Valdair Coelho Elias (fls. 57/58), Renato Marques de Souza (fls. 58/59) e Gilberto Campos (fl. 59).

A concessão de vantagens e bônus, que os representantes das seguradoras afirmam existir, para que o segurado utilize a rede credenciada/referenciada não encontra amparo no Código de Defesa do Consumidor (CDC). Além disso, dispõe o artigo 757, do Código Civil, que "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". Ora, o interesse legítimo do segurado é obter a melhor reparação possível, o que inclui a possibilidade de livre escolha da oficina de sua confiança.

Ao contrário do que tentam fazer crer os representantes das seguradoras, a concessão de benefícios ou bônus para que o segurado encaminhe seu veículo a uma oficina credenciada/referenciada é uma forma subliminar de imposição. É evidente que o consumidor sente-se "pressionado" a escolher as oficinas indicadas pelas seguradoras.

Mas não é só.

A "pressão" exercida pelas seguradoras envolve também o aspecto da responsabilidade civil pelos reparos, uma vez que obrigam o segurado a assinar um "termo de responsabilidade", isentando-as quando este insiste em levar o veículo para uma oficina de sua confiança.

Mesmo desvirtuando completamente a essência do contrato de seguro, essa prática foi confirmada claramente no depoimento do representante da empresa Sul América, Sr. Pedro Calil, reconhecendo como válido o termo de responsabilidade retirado do site da seguradora onde trabalha.

Depreende-se do artigo 6º, do CDC, três grupos de direitos básicos do consumidor que são claramente violados pelas condutas narradas acima: a) a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, **asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações**; b) a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, **métodos comerciais coercitivos ou desleais**, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços e c) a **efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos**.

O que se verifica claramente é que o segurado/consumidor é coagido (a palavra é essa mesma) a levar o veículo a uma oficina credenciada/referenciada, sob pena de sofrer vários infortúnios, até mesmo ter negado o seu direito ao reparo. Vale dizer, a seguradora é quem no final decide onde o veículo será consertado.

Isso pode ser constatado facilmente pela transcrição dos depoimentos dos representantes das seguradoras e da FENASEG, bem como através de suas páginas na Internet, que esse Deputado fez questão de acessar.

Senão, vejamos.

O representante da seguradora Unibanco, Sr. Ginez Carrasco, que é gerente de sinistros e a pessoa responsável por passar os procedimentos aos funcionários do “Call Center”, afirmou em seu depoimento de fls. 57/60, que a primeira informação fornecida ao segurado, logo após o relato dos fatos, é a indicação de uma oficina referenciada para conserto de seu veículo, comunicando também os benefícios que essa escolha trará ao segurado.

Além disso, e o que é pior, consta em seu depoimento a confissão de que a seguradora Unibanco não tem como procedimento interno informar os seus segurados sobre a liberdade na escolha das oficinas.

E, de forma explícita, coloca em seu *site*, nos ícones: “**Sinistro Auto – O que fazer?**” e “**Onde levar o veículo danificado**”, que o segurado deve escolher preferencialmente uma das oficinas referenciadas da seguradora, uma vez que essas oferecem: garantia dos serviços prestados, rapidez na realização dos serviços, pois os segurados da Unibanco Seguros e Previdência têm prioridade de atendimento nessas oficinas; parcelamento ou desconto no pagamento à vista da franquia e desconto de 25% na franquia (limitado a R\$ 250,00), nos casos de colisão parcial indenizável e para apólices com vigência desde 01/08/2003 e com sinistro ocorrido desde 17/11/2003.

Consta ainda, naquela página da internet, a existência de três categorias de oficinas recomendadas pela seguradora: oficinas modelo (com nove indicações), oficinas referenciadas (com uma indicação) e oficinas conveniadas (com três indicações). Assim, pasmem, na cidade de São Paulo a Unibanco Seguros dispõe de apenas 14 oficinas credenciadas/referenciadas/modelo.

Conforme se verifica no depoimento, além do representante da referida seguradora não fazer qualquer esclarecimento a respeito da existência de três modalidades de oficinas encontradas em seu *site*, o mesmo confessa que as oficinas credenciadas/referenciadas são sugeridas para que a seguradora tenha um maior poder de negociação. Além disso, o representante afirma que os segurados que queiram levar seus veículos em oficinas não credenciadas são seduzidos com os benefícios oferecidos pelas oficinas credenciadas/referenciadas.

Por fim, cumpre destacar que ficou constatado que a Unibanco Seguros possui uma única Central de Atendimento a terceiros, pois, conforme o depoimento de seu representante, “*eles precisam que o próprio terceiro preencha os dados*”. Todavia, pergunto: qual o problema em disponibilizar mais postos de atendimento ao terceiro? Por que dificultar o acesso concedendo apenas um posto? Por que não dar o mesmo tratamento ao segurado, que é vítima do acidente de consumo e o CDC lhe garante isso?

Já o representante da Bradesco Seguros, Sr. Tayrone Guimarães, em seu depoimento de fls. 60/61, afirmou que o segurado tem a liberdade de escolha da oficina, porém os operadores do “Call Center” têm orientação de indicar somente as oficinas referenciadas.

Foi confrontado com uma circular da própria Seguradora, de 10 de maio de 2000, enviada aos corretores de seguros, informando que não seriam autorizados reparos de veículos em oficinas não credenciadas, nem mesmo com a apresentação de termo de responsabilidade. Sem saber explicar, disse que não reconhecia esse documento (apesar do timbre da seguradora).

Disse, também, que a lista das oficinas credenciadas/referenciadas está disponível em seu *site*, entretanto, em consulta ao mesmo, no dia 07 de abril de 2009, este sub-relator constatou que o serviço estava indisponível no momento.

Por sua vez, o Sr. Irineu Barude, representante da Marítima Seguros, afirmou em seu depoimento à CPI (fls. 62/64) que a seguradora trabalha com os dois tipos de oficinas: referenciadas ou não. Informou que primeiro eles perguntam se os segurados possuem oficinas de preferência, para então, sugerirem a utilização de sua rede credenciada/referenciada.

Explicitou os benefícios que são concedidos caso o segurado escolha a oficina credenciada/referenciada, mas não soube explicar todas as vantagens descritas em um *folder* que estava nas mãos deste Deputado.

Esclareceu o que eram “oficinas conveniência”, dizendo que elas não existem mais, entretanto, foi confrontado com a impressão da página da Internet da seguradora, do dia 18 de março de 2009, em que essas oficinas estavam constando ainda como parte dos serviços oferecidos.

Informou que a Seguradora possui 1.500 (mil e quinhentas) oficinas credenciadas no Estado de São Paulo, mas em consulta ao *site* pude constatar que na cidade de São Paulo são apenas 79 (setenta e nove) oficinas, sendo que 11 (onze) não estão recebendo veículos no momento.

Em seu depoimento de fls. 65/66, o representante da Porto Seguro, Sr. Jaime Brasil Garfinkel, afirmou que os operadores de telemarketing são treinados para oferecer a rede credenciada e suas vantagens, já que essa idéia surgiu para simplificar o processo e gerar economia para a companhia.

Acessando o *site* da Porto Seguro, em 07 de abril de 2009, pude constatar que a referida seguradora possui somente 67 (sessenta e sete) oficinas referenciadas/credenciadas, sendo que 19 (dezenove) delas estão lotadas no momento.

O Sr. Renato Roperto, representante da Itaú Seguros, também afirmou em seu depoimento de fls. 67/68, que o procedimento passado por treinamento aos operadores do “Call Center” é o de sugerir a rede credenciada/referenciada. Somente se questionados pelo segurado sobre a possibilidade de levar o veículo em uma oficina de sua escolha, que é explicado o procedimento diferenciado que terá que passar.

Ressalte-se que tive a oportunidade de verificar “in loco” o atendimento feito pela referida seguradora, sendo certo que o que constatei é bem diferente do que foi afirmado pelo representante da Itaú Seguros, já que o operador dizia à segurada que ela não poderia levar seu veículo a uma oficina de sua livre escolha.

Outra curiosidade é a informação constante da página da Internet da Itaú Seguros, no link “**Sinistros – Orientações - Em caso de acidentes - Para segurados**”. Ali, a seguradora recomenda seja consultada a oficina mais próxima do segurado..., é claro, a mais próxima dentre aquelas que constam da relação apresentada pela seguradora, e não a mais próxima que o cliente quiser, em outras palavras, induzem o segurado a procurar uma daquelas oficinas referenciadas, negando ao segurado o direito de livre escolha por falta de informação, o que viola o direito do consumidor. O *site* é capcioso, pois não menciona que aquelas são referenciadas. Na

cidade de São Paulo são 43 (quarenta e três) oficinas, sendo que 5 (cinco) estão lotadas (acesso em 07 de abril de 2009).

Por fim, cumpre destacar que, para os segurados da Itaú Seguros, que residem no Centro de São Paulo, não existem oficinas cadastradas para levarem seus veículos sinistrados. Mais um direito do consumidor violado flagrantemente.

Questionado o representante da Mapfre, o Sr. Rogério Esteves Alves, sobre o direito dos segurados levarem seus veículos em oficinas de sua livre escolha, esse afirmou que a seguradora incentiva o uso das oficinas referenciadas, através da concessão de benefícios (fls.68/69).

Um dos benefícios destacados pelo representante dessa seguradora foi o desconto de 20% (vinte por cento) que as oficinas referenciadas concedem, sem, contudo, esclarecer como conseguem essa porcentagem mesmo em épocas em que o mercado não consegue trabalhar com essa margem. Fica claro que esta prática tem o único escopo de forçar a utilização das oficinas credenciadas/referenciadas, sem espelhar a realidade do mercado de serviços de reparação.

Vale ressaltar na linha do que dito acima, que na contestação apresentada pela seguradora no processo n. 2004.020299-1, em 04 de junho de 2007, há a afirmação de que companhia desaconselha a realização de serviços na oficina escolhida pelo segurado, quando tem fortíssimas razões para isso ou caso esta apresente preços para os reparos incompatíveis com a prática do mercado. E, vai além, dizendo que o segurado ou terceiro tem o direito de optar pela oficina de sua escolha, mas tem o ônus de arcar com eventuais prejuízos advindos de sua conduta. Tal prática é ilegal e vai de encontro à finalidade do contrato de seguro e ao Código de Proteção e Defesa do Consumidor (CDC).

O *site* da seguradora oferece 55 (cinquenta e cinco) oficinas credenciadas/referenciadas em toda a cidade de São Paulo (acesso em 07 de abril de 2009).

Por fim, o representante da Tóquio Marine, Sr. Carlos Barbosa corrigiu esse sub-relator, quando afirmou que essa seguradora deixou de efetuar o pagamento de mais de 80 mil segurados no curto espaço de tempo entre 2003 e 2007, afirmando, orgulhosamente, que não, não eram mais de 80 mil segurados sem pagamento, eram na verdade 77.381 (setenta e sete mil, trezentos e oitenta e um). Afirmou ainda que, em fevereiro deste ano, a empresa Tóquio Marine resolveu acatar uma decisão proferida na ação civil pública proposta pelo Ministério Público, e, a partir de então, não mais recomendar que os reparos de veículos sinistrados sejam feitos somente em oficinas reparadoras credenciadas.

Ora, se pretende mudar o procedimento, é porque admite a ilegalidade do que vinha fazendo até então. Infelizmente, não há evidências de que tenha efetivamente alterado o comportamento que reconheceu ser ilegal.

Além disso, na cidade de São Paulo, a seguradora possui 32 (trinta e duas) oficinas credenciadas/referenciadas, sendo que 10 (dez) estão indisponíveis. Pouca opção para o consumidor, quando, na realidade, esse pode escolher qualquer uma dentre as milhares de oficinas na cidade.

Como se vê, todas as seguradoras, sem exceção, afirmaram que oferecem a rede credenciada/referenciada, concedem benefícios e somente informam o direito do segurado escolher uma oficina de sua confiança quando perguntados.

Não me espanta que as seguradoras adotem esse procedimento, já que a própria entidade de classe, FENASEG, através do seu representante, Sr. Neival Rodrigues Freitas, admitiu que oferecer a rede credenciada/referenciada é uma prática considerada comum (depoimento de fls.72).

Assim, com base nos depoimentos e documentos mencionados, ficam caracterizadas as seguintes infrações: artigo 6º, do Código de Proteção e Defesa do Consumidor (CDC); artigo 757, do Código Civil e artigo 14, da Circular 269/04 da SUSEP.

Também imperioso destacar que a conduta caracteriza crime contra as relações de consumo, mais especificamente o previsto no artigo 66, do CDC.

Ora, se a SUSEP determina que deve ser previsto contratualmente o direito do segurado à livre escolha da oficina reparadora, é sinal que há uma regra no mercado para ser obedecida, regra essa que decorre diretamente de imposição legal. No momento em que as seguradoras confessam que deliberadamente violam essa regra, seja pela indução do consumidor à oficina referenciada, seja pelo absoluto e sepulcral silêncio quanto a esse direito, está perfeitamente caracterizado o crime de omissão de informação relevante sobre a natureza e afirmação enganosa sobre a garantia dos serviços.

Nesse ponto, vale destacar a redação do mencionado art. 66 do Código de Defesa do Consumidor.

“Fazer afirmação falsa ou enganosa, ou omitir informação relevante sobre a natureza, característica, qualidade, segurança, desempenho, durabilidade, preço ou garantia de produtos ou serviços” (destacamos).

Verificou-se também que o direcionamento para a rede credenciada/referenciada feito em *folders* ou páginas da Internet, com o oferecimento de benefícios, caracteriza o crime descrito no artigo 67, do CDC: “Fazer ou promover publicidade que sabe ou deveria saber ser enganosa ou abusiva”.

DA UTILIZAÇÃO DE PEÇAS NÃO ORIGINAIS OU USADAS PELAS OFICINAS.

Ficou constatado, ainda, através das notas fiscais apresentadas e dos depoimentos prestados, que as seguradoras, com a preocupação de reduzir os custos da reparação dos veículos sinistrados, obrigam as oficinas reparadoras a empregar peças não originais ou usadas, alimentando o mercado de desmanches e de roubo de veículos e comprometendo a qualidade, a perfeição e a segurança dos automóveis.

Essas peças, que não atendem às especificações do fabricante, são aplicadas nos veículos dos segurados e terceiros, sem o seu consentimento e sem que saibam dessa fraude.

Além disso, verificamos que essas oficinas também são obrigadas a recondicionar peças tidas como itens de segurança, tais como, roda de liga leve, suspensão, chicote e caixas de direção.

Por fim, com o mesmo propósito de reduzir custos, os representantes das seguradoras afirmaram que possuem uma tabela tempária, pré-estabelecendo o tempo e o valor da execução de cada reparação, o valor da mão-de-obra, para manter o custo-médio, comprometendo, mais uma vez, a qualidade dos serviços.

Nesse sentido, chama atenção o depoimento do ex-perito e regulador de sinistros, Gilberto Campos. Vejamos.

O SR. GILBERTO CAMPOS (EX-PERITO E REGULADOR DE SINISTRO) - (...) Quando o perito ou o Regulador vai à oficina fazer

essa vistoria, ele vai munido de tabela, arbitrada pela seguradora. Todos os tempos de reparação são arbitrados pela seguradora. O que acontece é que a oficina se vê numa situação difícil. Porque ela tem que prestar um bom serviço porque aquele cliente brigou pelo direito dele, dele fazer na oficina que ele queria. Ai o cara se vê numa situação difícil, onde que se ele aceitar o que a seguradora está dizendo que é bom, ele vai ter que botar ou dinheiro do bolso ou ele vai ter que enganar o proprietário do veículo que confia nele para consertar o carro dele. Porque aquele dinheiro que a seguradora está dando para ele, não conserta o carro do jeito que ele deve ser consertado.

(...) A oficina tem que se valer, além de tudo isso, ela tem que ganhar direito que é o objetivo do trabalho dele. Muitas vezes a oficina diminui o desconto entre a compra da peça e a aplicação, para ela ter o ganho, porque ele tem questões de impostos na entrada e na saída deste produto. Se ela for fazer questão de colocar tudo original e usar todos os valores que a seguradora está impondo, ele não consegue consertar. Isso tanto dentro da rede como fora. Sempre o objetivo do perito e minimizar o máximo possível o custo daquela reparação.

(...) Então um exemplo, uma lateral de um carro "X" importado, tem lateral que custa até 12 mil reais, então o que acontece. A seguradora terá de pagar os 12 mil reais, mais uma mão de obra, a seguradora julga que se ela pagar um percentual dessa peça, mesmo ela não sendo recuperável, a oficina torna essa peça recuperável. Muitas vezes aquele perito está tão focado em não pagar esses 12 mil reais, ele está preocupado que quando ele chega à seguradora ele será pressionado pela chefia no porque ele aprovou uma peça tão cara, então ele negocia isso com a oficina e força essa recuperação. Muitas vezes nem pensando na questão da garantia ou do aspecto.

Todas admitiram a existência desse objetivo, ainda que de formas diferentes:

1) Bradesco Seguros de forma enfática disse que tem por objetivo a redução dos custos e que podem recondicionar peças para manter a originalidade do veículo (fls. 72 e 81/82);

2) SINDIREPA afirmando existir o custo médio, softwares de tempo e tabela tempária; além de vistoria pela Internet para evitar a pressão (lembrando que o Presidente também é dono de oficinas reparadoras) (fls.76/78);

3) Unibanco Seguros, afirmando que na compra de peças em grande quantidade para fornecimento às oficinas há maior desconto; que conhece o projeto IGP; que não controla de forma efetiva as oficinas na utilização de peças, pois seria um custo muito alto para a seguradora; que sabe de empresas que utilizam peças não originais; que conhece o custo médio e que recondicionam peças (fls. 78/81);

4) Marítima Seguros, afirmando que não possui livro de entrada e saída de peças; que aplica o custo médio; que possui tabela de mão-de-obra; que todas as seguradoras utilizam-se de software para estabelecer o tempo de serviço executado (fls. 82/84);

5) Porto Seguro disse que há acordo no valor da mão-de-obra das oficinas credenciadas e que utiliza o custo médio (fls. 84/85);

6) Itaú Seguros afirmou que conhece duas empresas que fornecem peças não originais (TPK e Carbrás) e reconheceu que são fornecedoras da seguradora, mas negou a utilização do custo médio (fls. 85/86);

7) Mapfre conhece o projeto IGP; confirmou a existência de ação civil pública contra a seguradora por utilização de peças não originais e usadas e admitiu que lança mão de peças usadas quando não existem mais no mercado (fls. 86/87);

8) Tóquio Marine admitiu conhecer a empresa Carbrás, que fornece peças não originais e disse que o vistoriador vai com orçamento pronto à oficina (fls. 87/88).

Além da evidente imposição por parte das seguradoras para que as oficinas utilizem peças usadas ou recondicionadas, gostaria de destacar o depoimento do Sr. Ginez Carrasco, representante da Unibanco Seguros, às fls. 89/90, em que afirma que há uma negociação com as oficinas para que aceitem as peças fornecidas pela seguradora.

Referida negociação é uma falácia, uma vez que, na relação comercial e diante de seu poderio econômico, a seguradora está em situação muito mais favorável do que a oficina. Aliás, é o que ocorre também em relação ao segurado, que se vê obrigado a aceitar as condições impostas pelas seguradoras.

O mesmo representante se contradiz ao afirmar que a seguradora não permite que as oficinas recondicionem ou recuperem peças, para, em seguida, dizer que uma maneira de reduzir os custos é pedindo que as oficinas recuperem as peças ao invés de comprá-las.

Sobre esse assunto, consta no próprio contrato de prestação de serviços firmado entre a Sul América e a oficina Auto Estufa Sapao Ltda. ME, a possibilidade de recondicionamento das peças, na cláusula 4.1 que estabelece: "os serviços de reparo serão realizados na sede da contratada, com definição dos custos de mão-de-obra descritos no anexo I deste Instrumento, para troca ou recuperação das peças (...)"

Destaque-se, ainda, a contradição no depoimento do representante da Bradesco Seguros, Sr. Tayrone Guimarães, à fl. 90, em que ele afirma que a seguradora não utiliza peças usadas, mas logo em seguida, admite que elas podem ser utilizadas em veículos antigos.

E, ainda, o mesmo representante não soube explicar o documento apresentado por este Deputado em que a empresa Excelsior Consultoria Técnica de Seguros S/C Ltda., que já prestou serviços a Bradesco Seguros, afirmava que oficina conveniada a esta não concordava em gabaritar o eixo traseiro de um veículo segurado. Vejamos.

O mesmo comentário vale para o representante da Mapfre, Sr. Rogério Esteves Alves, que admitiu lançar mão de peças usadas quando elas não mais existem no mercado.

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Eu não falei isso. Eu falei que a oficina vai comprar essa peça. Eu vou pagar a oficina, ela vai me apresentar um preço. A única situação que a gente paga uma peça que não seja original é quando aquela peça não existe mais no mercado e o segurado nos solicita, a gente pede formalmente para que trabalhem com a peça usada. Eu posso citar aqui alguns exemplos de peças que estão com dificuldade forte no mercado, o segurado nos faz essa solicitação e nós acatamos.

Foi ele, também, quem confirmou em seu depoimento de fl. 92, que a expressão M.A., constante nas notas fiscais que este Deputado tinha em mãos, significava "Mercado Alternativo", o que enseja a caracterização da utilização de peças não originais.

Por fim, mas não menos importante, quero evidenciar a confissão dos representantes da Itaú Seguros (fls. 92/93) e da Tóquio Marine (fl. 93) em relação ao fato de conhecerem empresas que são reconhecidas no mercado por venderem peças não originais, quais sejam: Carbrás e TPK.

Embora os representantes da Mapfre e da Sul América não tenham confessado em seu depoimento conhecê-las, informo que analisando os autos desta CPI, me deparei com várias notas fiscais da Carbrás vendendo peças à Mapfre Seguradora; e um laudo do perito judicial, Luiz Fernando Garcia Vasconcellos, evidenciando que no processo 499/2005, que tramita na 7ª Vara de Santos, as peças utilizadas pela Sul América são provenientes dessa empresa. Tais fatos, evidentemente, me levam a crer que há relacionamento comercial entre essas seguradoras e o mercado alternativo.

Cumprir destacar, por derradeiro, que todas essas imposições são feitas às oficinas, sob pena de serem colocadas na "lista negra" das oficinas que não são recomendadas pelas seguradoras.

Isso foi constatado pelo depoimento do Presidente do SINDIREPA, Sr. Antonio Fiola (fl. 94), que afirmou não trabalhar mais com as seguradoras Vera Cruz, Itaú Seguros e Liberty Paulista, já que as denunciou em 2003.

Ademais, é o próprio Presidente do SINDIREPA que também declara não manter mais relacionamento com as referidas seguradoras, já que elas não garantiriam o padrão de qualidade de suas oficinas, sendo certo que ele ficaria obrigado a comprometer o atendimento aos consumidores. Nesse sentido, vale destacar o seu depoimento:

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor não trabalha mais com algumas seguradoras. O motivo foi esse, o de forçar a barra até para comprometer a segurança dos veículos?

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Eu diria que nas minhas empresas eu tenho um preço, tenho um padrão de qualidade e isso tem um custo. Quem não conseguir atingir esse preço de alguma maneira, a gente prefere não atender, porque se atender vai ter que comprometer algumas outras coisas. Então eu não atendo. Mas aí tem empresas que conseguem trabalhar, eu não sei. Depende de uma posição de mercado.

As seguradoras insistem em afirmar que não existe "lista negra" das oficinas, contudo, ao analisarmos o depoimento prestado pelo representante da Marítima Seguros, podemos verificar que essa prática existe através do descredenciamento ou da não recomendação da oficina aos segurados e terceiros.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – E com relação à oficina alguma providência tomada?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Nós somos proibidos de ter uma lista negra, então nós não tomamos providência. Se ela for nossa referenciada ela vai deixar de ser. Se ela não for referenciada vamos tentar não indicá-la a ninguém, mas não temos alternativas.

Portanto, a utilização de peças não originais e usadas, sem autorização do segurado, da forma como é feita, caracteriza violação ao disposto no artigo 21, do CDC e enquadra-se no delito previsto no artigo 70, do mesmo Codex.

"Artigo 21 – No fornecimento de serviços que tenham por objetivo a reparação de qualquer produto considerar-se-á implícita a obrigação do fornecedor de empregar componentes de reposição originais adequados e novos, ou que mantenham as especificações técnicas do fabricante, salvo, quanto a estes últimos, autorização em contrário do consumidor".

"Artigo 70 – Empregar, na reparação de produtos, peças ou componentes de reposição usados, sem autorização do consumidor. Pena – detenção de 3 meses a 1 ano e multa".

Ainda nesse tópico, embora o recolhimento do ICMS por parte das seguradoras não tenha sido objeto de investigação desta CPI, destaco que o representante da Sul América, Sr. Pedro Calil, confessou em seu depoimento que a nota fiscal de pedido de fornecimento de peças é emitida em nome do segurado, quando o correto e determinado pelo artigo 5º do regulamento do ICMS no Estado de São Paulo é emitir a nota fiscal em nome da empresa seguradora.

"Artigo 5º - Recebido o Pedido de Fornecimento de Peças, o estabelecimento fornecedor deverá (Lei 6.374/89, art. 67, § 1º):

I - emitir Nota Fiscal, em 4 (quatro) vias, tendo como destinatária a empresa seguradora, na qual constarão, além dos demais requisitos, os seguintes:

a) número do Pedido de Fornecimento de Peças;
b) declaração de que a peça se destinará ao conserto de veículo segurado;
c) declaração do local de entrega, onde constarão o nome do titular, o endereço e os números de inscrição, estadual e no CNPJ, da oficina incumbida do conserto;

II - entregar a peça à oficina, acompanhada da 1ª, da 3ª e da 4ª via da Nota Fiscal.

Parágrafo único - A Nota Fiscal poderá ser emitida em 3 (três) vias, desde que, para exercer a função da 4ª via, seja extraída cópia reprográfica da 1ª."

Assim, sugiro que seja encaminhada à Secretaria da Fazenda, transcrição desse depoimento para que sejam tomadas as providências cabíveis.

DA VENDA DE SALVADOS E SUCATAS.

No decorrer dos trabalhos desta CPI, ficou claro que a venda de salvados e sucatas alimenta a indústria do crime.

Salvados são veículos que não apresentam danos de grande monta, que podem ser recuperados, mas a seguradora prefere efetivar o pagamento integral da indenização, visto que os reparos atingem mais de 75% do seu valor de mercado. Nesta hipótese, a seguradora indeniza o segurado e adquire a propriedade do veículo que, posteriormente, será alienado e recolocado em circulação.

As sucatas, por sua vez, são veículos que apresentam danos de grande monta, que não podem ser recuperados e nem voltar a circular. Estes veículos devem ter sua documentação baixada pela autoridade de trânsito e o chassi recortado.

Pois bem. Tanto os salvados como as sucatas têm fomentado os furtos e roubos no Estado, já que os primeiros são adquiridos por criminosos e utilizados para "esquentar" os veículos que são produtos de crime; e os segundos servem para abastecer o mercado paralelo de autopeças normalmente vendidas às oficinas reparadoras.

Basta verificar os depoimentos prestados, as informações acostadas aos autos e as fotos de veículos que são leiloados, com ou sem documentação, para chegar às seguintes conclusões:

1) que a legislação existente não é cumprida (além de ser bastante subjetiva);

2) a fiscalização feita pelas autoridades competentes é ineficaz;

3) a venda de salvados/sucatas é um negócio bastante lucrativo para as seguradoras;

4) tanto o Presidente do SINDIFUPI (fls. 95/97) quanto o representante da FENASEG (fls. 102/103), afirmaram que não há regra para quem tem que fazer o laudo e encaminhar a informação à autoridade de trânsito;

5) o leiloeiro não possui de fato o laudo indicando a perda total do veículo, para saber se o venderá como salvado ou como sucata. Apesar disso, os representantes da Unibanco Seguros, da Porto Seguro e da Mapfre afirmaram que as seguradoras encaminham a informação ao leiloeiro (fls. 105/106, 108/110 e 110, respectivamente);

6) o percentual de venda de salvados é infinitamente superior à venda das sucatas. O representante da Marítima Seguros afirmou que 17% são sucatas e 83% são salvados, enquanto o representante da Mapfre mencionou que 30% são sucatas e 70% são salvados.

7) quem define se o veículo será leiloado como sucata ou salvado é, mais uma vez, a seguradora. E, isso foi admitido nos depoimentos dos representantes da Unibanco Seguros e Porto Seguro (fls. 104 e 108, respectivamente).

Essas conclusões podem ser ratificadas pelo depoimento do Leiloeiro Oficial, Sr. Luiz Fernando de Abreu Sodré Santoro. Vejamos.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Então todos possuem dois documentos: o laudo que chega com o veículo e o da sua equipe?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Não sei se todos vem com essa documentação.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Havendo divergência em relação a extensão do dano de sua vistoria com o laudo que presumidamente chega.....

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Essa divergência nunca é em relação a extensão do dano, mas se diz que acompanha rádio e ele não está lá, por exemplo.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Mas, se vier falando que o dano é de parcial monta e é dano total?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Não vem esse dado e nós não temos condições de dizer se é parcial ou não. A vistoria é só para preservar o que veio do carro.

O SR. FERNANDO CAPEZ - PSDB - Como o leiloeiro identifica dentre os veículos que chegaram o de perda total? Qual é o critério?

SR. SODRÉ SANTORO (LEILOEIRO OFICIAL) - Esses critérios são da seguradora. Como lhe disse o leiloeiro é mandatário. Eles mandam o carro para mim, eu armazeno até que venha a solicitação para o carro ser vendido. E na solicitação vem o critério: você vai vender como um veículo normal... Elas quem comunicam. Quando elas decidem que será vendido como sucata, já recorta o chassi e dá baixa na documentação, lá no meu pátio.

Tão importante quanto saber que os critérios são definidos pelas seguradoras, é destacar o depoimento do representante da SUSEP, Sr. Valdemir Bargieiri, sobre a questão da deficiência da fiscalização em relação aos salvados e a sucatas colocados à venda pelas seguradoras (fls. 113/114).

Afirma que, após o pagamento da indenização ao segurado, não cabe a SUSEP tomar conhecimento do que será feito com o veículo. Contudo, logo em seguida, confessa que as seguradoras devem encaminhar a relação desses veículos a SUSEP e registrar em livro próprio.

Essa postura é extremamente contraditória, pois se a SUSEP tem conhecimento de todos os veículos que são vendidos como salvados ou sucatas, podendo sim exercer fiscalização nesse sentido.

Ademais, essa confissão serve para termos certeza de que as seguradoras têm em seu poder lista dos veículos sinistrados e indenizados com valor integral, o que, como consequência, serviria para negar o seguro para o veículo salvado e consertado posteriormente por terceiro.

Com essas declarações, fica patente o desinteresse e a falta de estrutura desta autarquia para fiscalizar efetivamente os fatos investigados por esta CPI. Mesmo assim, o Presidente da FENASEG e da Porto Seguro, Sr. Jayme Brasil Garfinkel, insiste em dizer que as seguradoras são rigorosamente fiscalizadas pela SUSEP.

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – (...) Falando agora como Presidente da FENASEG destaco que todas as empresas que operam no segmento são reguladas e fiscalizadas intensamente pela Superintendência de Seguros Privados. O mercado segurador brasileiro, em suas mais diferentes vertentes de atuação é altamente desenvolvido, seguindo padrões e critérios até mais rígidos daqueles utilizados internacionalmente.

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – A SUSEP tem uma verificação constante sobre as seguradoras. Quando ela constata alguma coisa, quando ela discorda, ela aplica uma multa, coisa que o mercado se insurge muito contra isso, porque às vezes, nós achamos que é indevido, mas ela aplica. É a opinião dela. Ela vê sinistros negados e ela manda a multa porque ela acha que não devia negar e sinistros pagos, ela também acha que não deveria pagar. Então você é multado porque pagou e porque não pagou.

A SUSEP faz fiscalização e verifica emissão de apólices, contabilização de documentos, reservas técnicas. Então se a empresa não mandou um formulário chamado FIP na data certa ela é multada. Então, numa operação tão complexa, a SUSEP fiscalizando constantemente ela sempre pega irregularidades.

Outra conduta que pôde ser constatada no decorrer dos trabalhos foi a negativa sistemática do pagamento de indenizações, com base em laudos ou pareceres técnicos encomendados pela própria seguradora e elaborados, na maioria dos casos, sem a presença *in loco* do perito.

Neste particular, verifico que o Instituto de Avaliações e Perícias Automotivas – IAPA, representado pelo Sr. Renato Orci, teve grande participação nessa prática, emitindo milhares de laudos, que serviram de fundamento para negativa do pagamento do seguro.

Ocorre que, conforme confessado pelo Sr. Renato (fls. 115/120), somente ele assina os laudos e, pela quantidade, restou evidente que muitos são emitidos sem a constatação dos fatos no local do sinistro, pois o levantamento é feito com base em fotos.

Além disso, afirmou em seu *site*, ter uma equipe técnica extremamente qualificada, mas conforme ficou constatado, é composta por quatro pessoas, sendo duas formadas em direito e somente ele formado em engenharia. Esse fato me desperta interesse, visto que acredito que o perito ou sua equipe tem que ter conhecimento técnico na área de sinistro para que possa emitir um parecer que relate o que efetivamente ocorreu.

Aliás, este sub-relator recebeu informações de que um empresário teve o seu pedido de indenização negado, em razão de laudo emitido pelo IAPA, que foi contestado por mais sete perícias que foram realizadas posteriormente. E o mesmo tem acontecido com outros laudos emitidos por este Instituto e que foram desconsiderados pelo Poder Judiciário, em razão da sua incompatibilidade técnica com a realidade dos fatos.

Mas não é só. Causa estranheza o fato do Sr. Renato Orci possuir inúmeras empresas que iniciam e encerram as suas atividades no mesmo ramo, sem uma justificativa plausível (fls. 118/120), fato que pode ensejar uma estratégia para se livrar de eventuais responsabilidades civis e criminais.

Aliás, chegou ao meu conhecimento um inquérito civil instaurado com o propósito de investigar práticas comerciais abusivas por parte da seguradora Tóquio Marine, em que foi destacada a participação do IAPA da seguinte maneira: *“o IAPA foi constituído em 12 de junho de 2002, tendo iniciado suas atividades dois dias antes. Firmara contrato com a Tóquio Marine em 12 de novembro de 2004, no entanto, tempos antes, em 20 de novembro de 2001, já elaborava laudo em favor desta companhia de seguros”*.

Cumprido destacar que os representantes do Unibanco, Itaú e Tóquio Marine confessaram em seus depoimentos a utilização dos serviços do IAPA (fls. 121, 123 e 124, respectivamente) e, em alguns casos, foram negadas indenizações com base nos laudos desse Instituto.

Assim, os elementos de prova colhidos nos autos da CPI em relação ao Sr. Renato Orci e a emissão de laudos, não são suficientes para afirmar a existência do crime previsto no artigo 342, do Código Penal: *“Fazer afirmação falsa, ou negar ou calar a verdade como testemunha, perito, contador, tradutor ou interprete em processo judicial, ou administrativo, inquérito policial, ou em juízo arbitral”*.

Entretanto, deve merecer por parte das autoridades competentes, maior aprofundamento visando à elucidação de eventual crime de falsa perícia ou qualquer outra conduta delituosa que esteja relacionada com os fatos apurados nesta CPI.

De qualquer forma, resta evidente, pelos depoimentos de todos os representantes (fls. 121/124), que as seguradoras mantêm equipes ou contratam os serviços de empresas terceirizadas para a “regulação de sinistros”. Essa prática tem por finalidade também diminuir os custos operacionais das seguradoras, mesmo que o segurado tenha direito à indenização. Isto porque, com a negativa fundamentada em laudo encomendado pela seguradora, o segurado se vê compelido a buscar a Justiça. Como o processo judicial é lento e custoso, este acaba desistindo da indenização.

DA CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE OFICINAS CREDENCIADAS/REFERENCIADAS

Os depoimentos de todos os representantes das seguradoras evidenciaram o domínio das oficinas credenciadas/referenciadas em relação às demais oficinas reparadoras, causando concorrência desleal e prejuízo aos segurados e terceiros, em desrespeito a Lei Federal n. 8.884/94.

A referida lei dispõe que:

“Art. 1º Esta lei dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico.

Parágrafo único. A coletividade é a titular dos bens jurídicos protegidos por esta lei.

(...)

Art. 20. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

- I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;*
- II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;*
- III - aumentar arbitrariamente os lucros;*
- IV - exercer de forma abusiva posição dominante.*

(...)

§ 2º Ocorre posição dominante quando uma empresa ou grupo de empresas controla parcela substancial de mercado relevante, como fornecedor, intermediário, adquirente ou financiador de um produto, serviço ou tecnologia a ele relativa.

§ 3º A posição dominante a que se refere o parágrafo anterior é presumida quando a empresa ou grupo de empresas controla 20% (vinte por cento) de mercado relevante, podendo este percentual ser alterado pelo Cade para setores específicos da economia. (Redação dada pela Lei nº 9.069, de 29.6.95)

Art. 21. As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no art. 20 e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica;

- I - fixar ou praticar, em acordo com concorrente, sob qualquer forma, preços e condições de venda de bens ou de prestação de serviços;*
- II - obter ou influenciar a adoção de conduta comercial uniforme ou concertada entre concorrentes;*
- III - dividir os mercados de serviços ou produtos, acabados ou semi-acabados, ou as fontes de abastecimento de matérias-primas ou produtos intermediários;*
- IV - limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado;*
- V - criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços;*

(...)

Portanto, constitui infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos que, de qualquer forma, limitam, falseiam ou prejudicam a livre concorrência ou a livre iniciativa, ou que exerçam de forma abusiva posição dominante. Ocorre posição dominante quando a empresa ou grupo de empresas controla 20% (vinte por cento) de mercado relevante.

Confessado pelos representantes das seguradoras que isso tem ocorrido, configurada está a infração da ordem econômica, pois quando consideradas em conjunto, têm detido substancial parcela do mercado. Vejamos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor pode me dizer, ou o senhor Cláudio, quais os % de veículos que são reparados na rede credenciada e na não credenciada?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA SEGUROS) – É um número aproximado se quiser. Vão para referenciada, entre segurados e terceiros, 50%, 60%.

(...)

O SR. JAIME BRASIL (PORTO SEGURO) – Não tenho idéia desse número para lhe dar nesse momento, mas aproximadamente eu acho que 50% dos atendimentos são feitos em oficinas não referenciadas. Então tem outra coisa. Uma oficina referenciada um dia ela foi não

referenciada e uma oficina não referenciada pode ser referenciada. **Há casos em que a oficina referenciada não age de uma forma que a companhia não ache correta e descredencia.** Então, de fato, o procedimento foi repassado para o cliente, é como uma disputa de mercado. O mercado de automóveis é altamente competitivo. Então as seguradoras fazem isso até por economia de escala e para cativar o cliente.

O SR. RENATO ROPERTO (ITAÚ SEGUROS) – Nós temos hoje, 60% das oficinas, dos sinistros, são atendidas em oficinas com acordo operacional que são referenciadas e 40% não referenciadas. Isso demonstra que não há qualquer impedimento ou ação que impeça a utilização dessas oficinas pelos segurados.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quais os percentuais de veículos reparados na rede referenciada e qual o percentual na rede não referenciada?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Mais ou menos 80% trabalha na nossa rede referenciada.

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – Dr. Rogério, dos 100% de sinistros e encaminhamentos para as oficinas, quantos por cento V.Sa. estima que sejam consertados em oficinas referenciadas?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – 80%.

Tal fato também foi verificado na contestação apresentada pela Mapfre Vera Cruz Seguradora, de 04 de junho de 2007, no processo n. 2004.020299-1, na página 1.134: “Tomado como referência todo Estado de São Paulo, o que se tem é que dos 9.728 atendimentos, 1871 foram feitos em oficinas não referenciadas. Ou seja, 19,23% dos consumidores optaram por oficinas não referenciadas”.

Note-se que as seguradoras que afirmaram o direcionamento para a rede credenciada/referenciada (Marítima, Porto Seguro, Itaú e Mapfre) estão incluídas entre as cinco ou seis maiores seguradoras e representam, praticamente, 80% do mercado de seguros, conforme depoimento do representante da SUSEP.

O SR. VALDEMIR BARGIERI (REPRESENTANTE DA SUSEP) - O mercado é bastante concentrado em algumas grandes Seguradoras, existem 119 Seguradoras e mais umas tantas empresas de previdência complementar e umas 12 ou 15 empresas de capitalização. O mercado é bastante concentrado, talvez as cinco ou seis maiores Seguradoras representem 80% do mercado.

Tanto a posição dominante das seguradoras em relação ao mercado de seguros quanto a imposição de oficinas credenciadas/referenciadas caracterizam infração da ordem econômica, prevista nos artigos 20 e 21, da Lei 8.884/94 e crime de concorrência desleal, previsto no artigo 195, da Lei 9.279/96.

“Art. 195. **Comete crime de concorrência desleal quem:**

I - pública, por qualquer meio, falsa afirmação, em detrimento de concorrente, com o fim de obter vantagem;

II - presta ou divulga, acerca de concorrente, falsa informação, com o fim de obter vantagem;

III - emprega meio fraudulento, para desviar, em proveito próprio ou alheio, clientela de outrem;

Pena – detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano, ou multa”.

Outro indício de prática anticoncorrencial por parte das seguradoras é a fixação conjunta de preços revelada pelas tabelas ou softwares que todas se utilizam para peças e mão-de-obra pagos às oficinas. Isso caracteriza infração da ordem econômica, prevista no artigo 21, I, da Lei 8.884/94.

Art. 21. As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no art. 20 e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica;

I - fixar ou praticar, em acordo com concorrente, sob qualquer forma, preços e condições de venda de bens ou de prestação de serviços;

II - obter ou influenciar a adoção de conduta comercial uniforme ou concertada entre concorrentes;

III - dividir os mercados de serviços ou produtos, acabados ou semi-acabados, ou as fontes de abastecimento de matérias-primas ou produtos intermediários;

IV - limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado;

V - criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou fabricante de bens ou serviços;

(...)

Da relação das seguradoras com o SINDIREPA (Projeto Bradesco-SINDIREPA e “Projeto IGP”)

Por fim, ainda que não tenha sido objeto de investigação da CPI, verificou-se no curso dos trabalhos, que existe uma relação estreita entre as seguradoras e o SINDIREPA, que ultrapassa a relação sindical, já que tal sindicato não representa a categoria de funilaria e pintura.

Não obstante a negativa do representante da Bradesco Seguros e do Presidente do SINDIREPA, constatou-se a existência de um acordo comercial denominado “projeto Bradesco – SINDIREPA”, que consiste em uma relação em que se passam procedimentos às 15 oficinas do projeto, visando à minimização de custos para as mesmas.

Emblemático destacar que, embora o Presidente do SINDIREPA afirme que não tenha acordo formalizado com nenhuma companhia de seguro, uma das oficinas de sua propriedade faz parte do referido projeto, conforme destacou o representante da Bradesco Seguros.

O SR. ANTONIO CARLOS FIOLA SILVA (PRESIDENTE SINDIREPA) – Eu poderia dizer que entre os assuntos abordados, também se fala em custo médio, não que esse seja o tema principal ou o motivo principal dessas reuniões. A gente não tem acordo formalizado com nenhuma companhia de seguro.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Antonio Fiola tem três, entre essas 15 estão no projeto?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Tem uma que pertence.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só uma?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Até onde eu sei só uma que pertence.

As demais seguradoras também admitem a realização de reuniões com o Sr. Antonio Fiola, no entanto, não conseguem explicar com clareza no que consiste essa relação. Vejamos.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor conhece o projeto Bradesco SINDIREPA? Como funciona?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Não existe projeto Bradesco SINDIREPA, o que existe dentro da Bradesco é que nós temos um projeto piloto com algumas oficinas, são 15 oficinas dentro de São Paulo que tem a gestão do Rio de Janeiro, que tem uma gerência lá que acompanha a gestão dessas oficinas e esse trabalho é feito vistoria e via imagem da oficina com a matriz no Rio de Janeiro. É um projeto piloto que existe.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O seu antecessor Ginez também falou fez essa relação empresa para empresa. O que é essa relação empresa para empresa do Bradesco e o SINDIREPA? Uma relação empresa para empresa, em que consiste essa relação?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - O SINDIREPA é um sindicato de oficina e a Bradesco é uma empresa de auto. Pode ocorrer alguma solicitação deles para um tipo de eventual discussão de valor de mão de obra, nesse sentido. Como eles são sindicato de oficina pode ocorrer nesse sentido.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Antonio Fiola tem relação com os diretores e superintendentes da Bradesco seguradora?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Profissional sim.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, são 15 oficinas de São Paulo que são relacionadas ao SINDIREPA e que de vez em quando elas pedem a Bradesco seguradora do Rio de Janeiro alguma gestão é isso?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Alguma reunião para troca de idéias sobre serviço, arte de reparação, sobre a parte de procedimento de como é feito essa regulação via imagem do Rio de Janeiro junto com o pessoal daqui de São Paulo e dessas oficinas.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – A matriz do Rio de Janeiro tem reunião com essas 15 oficinas de São Paulo, passa para elas normas e procedimentos?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Normas ente elas, é da parte de regulação.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Certo, então a matriz passa alguns procedimentos internos para essas 15 oficinas associadas ao SINDIREPA aqui em São Paulo. E em que consistem esses procedimentos que a matriz passa ou pelo menos alguns deles para essas oficinas?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - O procedimento é qualificação, a parte de fotos, procedimentos incide em regulação, vistoria, chassi.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Custo também? Como proceder de maneira a minimizar custos?

O SR. TAYRONE GUIMARÃES (BRADESCO) - Toda companhia sempre quer minimizar custo, mas isso é feito junto ao perito com a própria crítica do orçamento.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem alguma relação da Marítima com as oficinas ligadas ao SINDIREPA? Alguma relação especial? Vocês fazem reuniões? Como Bradesco?

O SR. CLÁUDIO CARVALHEIRO DA SILVA (MARÍTIMA) – Essa pergunta ele pode responder melhor porque ele participa da comissão aqui do sindicato de São Paulo, mas a relação nossa com eles é puramente consultiva, ele vem oferecer treinamentos e etc.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não entendi. O senhor Antonio Fiola comparece a Marítima para oferecer treinamentos? Qual a relação do senhor Antonio Fiola com a Marítima?

O SR. IRINEU BARUDE (MARÍTIMA) – Não, com a Marítima...A relação com a Marítima é praticamente nenhuma. Nós não temos negócios e o que a Marítima na verdade conhece o senhor Fiola sou eu pessoalmente que conheço, porque eu faço parte de uma comissão de sinistros do nosso sindicato e de vez em quando o senhor Fiola aparece lá para fazer alguns esclarecimentos quanto às empresas filiadas do sindicato dele. Apenas isso.

(...)

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – Perfeitamente. O senhor teria dito no seu depoimento hoje aqui que se reuniu por três vezes com o SINDIREPA.

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Eu me reuni com o Sr. Fiola, ele pediu uma reunião, assim como já me reuni com outros Sindicatos, eu o recebi. Tratamos de alguns assuntos, ele apresentou algumas idéias dele, depois ele me convidou para conhecer a sede do SINDIREPA e fui e participei de uma apresentação. A reunião foi só essa.

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – O senhor tem conhecimento de que esse sindicato está descredenciando desde 2003?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Eu ouvi aqui na Comissão Parlamentar de Inquérito. Eu tive conhecimento de que havia uma situação de disputa entre o SINDIFUP e o SINDIREPA para ver qual seria o representante do setor, mas não entrei em maiores detalhes sobre essa disputa. O SINDIREPA nos procurou primeiro para fazer uma aproximação, falou sobre a questão do fornecimento de peças que eles não concordavam e tratamos mais ou menos desse assunto. Na segunda reunião aconteceu acho que no início do ano passado, em 2007, e eles nos apresentaram o projeto que eles tinham de certificação de oficinas.

O SR. WALDIR AGNELLO – PTB – Uma empresa da envergadura da MAPFRE, não só em São Paulo, mas no Brasil, não deveria zelar um pouco mais por tratar comercialmente com um sindicato que não tem mais representação oficial no mercado, que perdeu a representação justamente porque ele não representa bem a categoria?

O SR. ROGÉRIO ESTEVES ALVES (MAPFRE) – Deputado, eu não tratei com uma questão sindical. Eu recebi uma pessoa que nos procurou e tive uma reunião com ele. Nós não fizemos nenhum acordo, nem uma tratativa comercial, foi só conversa.

(...)

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB – *Como funciona esse mercado alternativo você conhece? Que mercado alternativo e esse?*

O SR. GINEZ CARRASCO (UNIBANCO) – *Pelo conhecimento que eu tenho nós conhecemos a fábrica da IGP, mas a Unibanco segue a política sempre do fornecimento e autorização de peças originais e novas nos carros. Nós não seguimos qualquer informalidade que ainda o mercado não esteja claro para nós. Nós fomos sim procurados pela IGP com propostas, mas sem um documento, um órgão, uma Inmetro, um IPP validando essas peças, ou seja homologando essas peças nós preferimos ainda não nos envolver nisto.*

Assim, ficou constatada a estreita relação existente entre o SINDIREPA e as seguradoras (Bradesco, Marítima e Mapfre). Todavia, pelos poucos elementos obtidos por esta CPI, em razão da exiguidade do prazo desta, não é possível afirmar que há violação ao princípio da livre concorrência. Isso não significa que a matéria não possa ser melhor aprofundada posteriormente no âmbito do Ministério Público ou do próprio Poder Judiciário.

Logo, de tudo o que foi relatado e apurado, ficou claro que o mercado de seguros é praticamente dominado pelas maiores seguradoras que, quase unilateralmente, decidem onde o consumidor deve efetuar os reparos, quais oficinas farão o serviço e quais veículos serão leiloados como sucata ou salvados. Vale dizer, todo o controle da cadeia comercial é feito pelas seguradoras. Até mesmo a classificação dos sinistros, na prática, fica a cargo delas.

Tenho plena convicção de que o segurado é apenas o objeto da relação contratual e não o sujeito. Todas as negociações das seguradoras visam à minimização dos seus custos operacionais sem, entretanto, diminuição do valor do prêmio pago pelo segurado. Ao contrário do que dizem os representantes das operadoras, nenhuma das medidas adotadas (oficinas credenciadas/referenciadas, "combate a fraudes", regulação de sinistros, controle de qualidade etc) busca efetivamente a satisfação do consumidor. Mesmo nas hipóteses de concessão de "benefícios", o que se pretende, na verdade, é forçar o segurado a encaminhar o veículo para oficinas com "acordos comerciais" (referenciada/credenciada).

Através de simples levantamento feito no site das seguradoras foi possível constatar a reduzida quantidade de oficinas desse tipo, mas, em contrapartida, há um excesso de demanda nelas chegando, em algumas situações, a haver recusa do serviço.

A imposição provoca desmantelamento do mercado reparador o que, em última análise, é extremamente prejudicial ao consumidor.

Essa prática viola frontalmente as disposições previstas no artigo 6º, II e IV, da Lei Federal nº 8.078/90 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor - CDC), pois impede a livre escolha e impõe métodos coercitivos ao consumidor.

Aliás, nesse diapasão, a conduta das seguradoras também configura infração da ordem econômica (arts. 20 e 21 da Lei Federal nº 8.884/94). Dos depoimentos colhidos verifica-se que o percentual de utilização de oficinas credenciadas/referenciadas está acima de 50% (cinquenta por cento), o que indica um controle do mercado de reparação automotiva acima do percentual permitido em lei.

Diversamente do que alega a Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, a imposição de oficinas, ainda que de forma indireta, não encontra respaldo no ordenamento jurídico, mormente no que concerne à legislação consumerista. Importante consignar que essa autarquia federal detém estrutura muito aquém das necessidades, realizando uma fiscalização pífia, tornando o segurado refém das práticas abusivas das operadoras de seguro.

Com o depoimento do representante da SUSEP ficou claro que essa autarquia preocupa-se tão-somente com a higidez econômica das seguradoras, relegando a fiscalização no que concerne ao cumprimento das obrigações do contrato de seguro, inclusive sob a ótica do CDC.

Também restou configurada a utilização de peças não originais ou usadas sem a autorização do segurado. A imposição de preços e/ou descontos previamente estipulados pela seguradora obrigam as oficinas a buscar no mercado paralelo/alternativo tais produtos, pois, do contrário, seria impossível manter o "custo médio" exigido.

Os orçamentos das oficinas reparadoras encaminhados à CPI indicam, em alguns casos, descontos reiterados superiores a 50% (cinquenta por cento) do preço praticado no mercado de peças originais. Segundo o que foi apurado e confirmado pelos representantes das seguradoras, os "acordos comerciais" obrigam as oficinas a conceder descontos prévios como condição para o credenciamento/referenciamento. Isto causou espanto, pois descontos dependem muito da situação do mercado e costumam ser periódicos. Ademais, não é habitual porcentuais tão elevados. Este fato deve merecer maior atenção das autoridades competentes, uma vez que, em razão do curto tempo de trabalho desta CPI, não foi possível aprofundar as investigações.

Além disso, outra forma de redução de custos é o recondicionamento das peças danificadas, normalmente, de alto valor e utilizadas em itens de segurança do veículo.

Por fim, nenhuma dessas práticas abusivas seria possível se fosse vedada a venda de salvados/sucatas. É esse comércio que alimenta toda a cadeia de irregularidades praticadas pelas seguradoras.

Conforme mais explicitado no corpo do sub-relatório, a venda de salvados e sucatas alimenta o comércio de peças "alternativas" e fomenta o furto e roubo de veículos. Há um verdadeiro círculo vicioso que só interessa às seguradoras.

Ora, ninguém discute que o contrato de seguros existe também e principalmente, em razão da sensação de insegurança disseminada na população, causada pelos elevados índices de furto e roubo de veículos.

Está claro que a venda de salvados ou sucatas não passa pelo controle rigoroso das autoridades de trânsito. Ficou demonstrado na CPI que veículos sem a menor condição de voltar a circular são vendidos como recuperáveis. Ora, não havendo fiscalização eficaz, na prática, as seguradoras decidem quais os veículos serão alienados como salvados e quais serão como sucatas. Isso permite os absurdos já constatados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito, ou seja, veículos completamente destruídos sendo vendidos como salvados (com documentação, permitindo o seu retorno à circulação).

Interessante destacar que os veículos vendidos como salvados, quando voltam a circular, não são aceitos para seguros, o que me faz crer que as seguradoras não confiam nos procedimentos que são adotados para classificação dos danos. Vale dizer, a negativação imposta pode servir como atestado de que tais veículos, realmente, não tinham condições de voltar a circular.

Estou convencido de que o comércio de sucatas e salvados só interessa ao mercado paralelo de autopeças e aos criminosos. Não há qualquer vantagem ao segurado que acaba sendo vítima do próprio sistema.

Por dever de lealdade, quero crer que a edição da Resolução nº 297, de 21 de novembro de 2008, que entrará em vigor no dia 1º de agosto de 2009, minimizará substancialmente a questão da classificação dos salvados e sucatas, pois tal norma adota critérios menos subjetivos para tanto e a autoridade de trânsito terá maior participação e controle.

Nobres pares, este sub-relatório não pretende esgotar a matéria. Aliás, o pouco tempo que a CPI teve para apurar as irregularidades demonstrou que há necessidade de uma ampla investigação por parte das autoridades competentes (Ministérios Públicos estadual e federal, SUSEP, CREA, CADE etc), pois as seguradoras não respeitam os direitos dos segurados e terceiros. Agem no mercado impondo o seu poderio econômico, tornando o segurado/consumidor refém de suas práticas comerciais. São vários os delitos noticiados e constatados: constrangimento ilegal, ameaça, estelionato, fraude no comércio, crime contra a ordem econômica e tributária, cuja responsabilidade recai em boa parte, direta ou indiretamente, nas seguradoras.

11. PROPOSIÇÕES.

As informações coletadas pela CPI e as conclusões definidas acerca do assunto, dão suporte às proposições que abaixo seguem, dirigidas aos órgãos competentes para sua realização.

Objetivando mudar o quadro descrito nas conclusões, propomos as ações abaixo para restabelecer o equilíbrio das relações contratuais entre segurados e seguradoras.

PROPOSIÇÃO 1

1) A proposição de projeto de lei, informando este sub-relator que se trata de uma condensação de outros dois projetos de minha autoria apresentados antes dos trabalhos desta CPI, sem exclusão de outras que eventualmente surgirem no relatório final:

Projeto de Lei n.º _____, de 2009

Impõe sanções às seguradoras que praticarem condutas lesivas aos segurados ou terceiros e dá outras providências.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - Ficam proibidas às seguradoras, no caso de reparação de veículos sinistrados, de impor aos segurados ou a terceiros a relação das oficinas reparadoras ou prestadoras de serviços credenciadas/referenciadas como condição para o conserto.

§ 1º - As centrais de atendimento das seguradoras deverão informar aos segurados e a terceiros, quando do atendimento do sinistro, o direito de livre escolha da oficina reparadora, sem que isso implique por si só na negativa da indenização ou reparação.

§ 2º - Nos contratos de seguro haverá, necessariamente, uma cláusula com letra destacada informando ao segurado do direito de livre escolha da oficina reparadora ou prestadora de serviço de reparação, no caso de sinistro.

§ 3º - Feita a escolha da oficina reparadora pelo segurado ou terceiro, a seguradora não poderá praticar as seguintes condutas:

- 1- impor diferenciação de prazos para vistoria preliminar e para a liberação dos reparos;
- 2- condicionar a liberação dos reparos ao fornecimento de peças pela própria seguradora;
- 3- remover o veículo para oficinas credenciadas/referenciadas, sem autorização expressa do segurado ou terceiro;
- 4- impor ao segurado ou terceiro a responsabilidade de arcar com a diferença do custo da reparação ou pela garantia dos serviços prestados;
- 5- criar diferenciação para a utilização de benefícios pelo segurado, tais como, carros reservas, descontos na franquia e outros, quando da ocorrência do sinistro;
- 6- exigir termo de responsabilidade para realização de vistoria de sinistro e liberação de reparos;
- 7- estabelecer diferenciação quanto à forma de faturamento realizada para oficinas credenciadas e não credenciadas;
- 8- estabelecer como condição de pagamento, vistorias de qualidade, após a entrega do veículo pela oficina ao segurado ou terceiro;
- 9- estabelecer como condição de pagamento a apresentação de notas fiscais de compra de peças pela oficina reparadora;
- 10- estabelecer tempos de reparo máximos para cada reparação.

§ 4º - Havendo a prática das condutas mencionadas neste artigo, a seguradora estará sujeita ao pagamento de multa no valor de 100 (cem) a 1.000 (um mil) UFESPs, por ocorrência, dobrada em caso de reincidência.

§ 5º - A pena de multa será aplicada nos termos da Lei Federal n. 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), após regular processo administrativo em que seja garantido o contraditório e ampla defesa.

Artigo 2º - As seguradoras e oficinas reparadoras que utilizarem peças não originais ou usadas, sem a expressa autorização dos segurados ou terceiros, terão a inscrição estadual cassada por até 5 (cinco) anos, sem prejuízo das sanções próprias previstas em outras legislações aplicáveis ao contrato de seguro.

§ 1º - A autorização a que se refere o *caput* deverá ser solicitada aos segurados e terceiros, antes do início dos reparos, por escrito, de forma clara e objetiva.

§ 2º - A cassação se dará após regular processo administrativo, no qual seja garantido o contraditório e a ampla defesa.

Artigo 3º - A comercialização, por pessoas físicas ou jurídicas obrigadas à inscrição no cadastro de contribuintes do ICMS, de partes, peças e acessórios automotivos usados será regulada por esta lei.

Artigo 4º - Na hipótese de comercialização de partes, peças e acessórios automotivos usados na fabricação, conserto ou reparação de veículo automotor, que tenham sido destacados de outros veículos, as empresas seguradoras:

I - providenciarão expressa autorização do segurado para aquisição do produto, hipótese em que manterão o documento à disposição da fiscalização pelo prazo de 5 (cinco) anos;

II - exigirão que a Nota Fiscal emitida pelo estabelecimento revendedor venha acompanhada de cópia da Nota Fiscal referente à entrada da mercadoria no

estabelecimento do fornecedor, a qual também será mantida à disposição da fiscalização por idêntico período.

§ 1º - Ficam sujeitas a pena de perdimento do produto o empresário ou sociedade empresarial descrita no artigo 1º que descumprir o previsto neste artigo.

§ 2º - A penalidade de que trata o § 1º deste artigo será aplicada sem prejuízo de outras sanções administrativas ou de caráter civil ou penal.

Artigo 5º - A aplicação da pena de perdimento será imposta no curso de procedimento administrativo fiscal, que será iniciado pela apreensão das mercadorias por autoridade fiscal, garantido o direito ao contraditório e à ampla defesa nos termos da legislação que regula o procedimento administrativo.

Artigo 6º - Uma vez aplicada a pena de perdimento, a mercadoria será incorporada ao patrimônio do Estado e encaminhada para destruição, transformando-se em sucata.

§ 1º - O Poder Executivo adotará as providências necessárias à remoção, trans-porte e processamento das mercadorias, assim como da comercialização da sucata, podendo para tanto firmar acordos ou promover contratações com órgãos públicos e empresas.

§ 2º - Os resultados financeiros provenientes da comercialização da sucata serão doados ao Fundo Social de Solidariedade do Estado (Fussesp) ou a outra entidade de fins filantrópicos ou assistenciais designada pelo Poder Executivo.

Artigo 7º - Para os fins desta lei, são infrações administrativas:

I - a realização de desmonte ou venda de autopeça usada ou recondicionada por pessoa jurídica não credenciada gerará a interdição do estabelecimento.

II - realização de desmonte ou venda de autopeça usada ou recondicionada sem autorização:

- a) multa de 500 (quinhentas) a 1.500 (mil e quinhentas) UFESPs, por veículo;
- b) perda do credenciamento e interdição do estabelecimento;
- c) perdimento da mercadoria, incorporando-se a mesma ao patrimônio do Estado.

III - comercialização de autopeças usadas ou recondicionadas sem gravação do número do chassi:

- a) multa de 200 (duzentas) a 500 (quinhentas) UFESPs, por veículo;
- b) suspensão do credenciamento por até 90 (noventa) dias;
- c) perda do credenciamento e interdição do estabelecimento;
- d) perdimento da mercadoria, incorporando-se a mesma ao patrimônio do Estado.

IV - manutenção no estabelecimento de peças sem gravação do número do chassi:

- a) multa de 100 (cem) a 200 (duzentas) UFESPs por veículo;
- b) suspensão do credenciamento por até 30 (trinta) dias;

V - manutenção por mais de 5 (cinco) dias no estabelecimento de veículo ou autopeça sem a autorização a que se refere o artigo 4º:

- a) multa de 200 (duzentas) a 500 (quinhentas) UFESPs por veículo;
- b) suspensão do credenciamento por até 60 (sessenta) dias;
- c) perda do credenciamento e interdição do estabelecimento;
- d) perdimento da mercadoria, incorporando-se a mesma ao patrimônio do Estado.

VI - deixar de manter no estabelecimento, ou manter de forma irregular, cópia dos documentos fiscais da pessoa jurídica:

- a) multa de 200 (duzentas) a 500 (quinhentas) UFESPs por autuação e suspensão de funcionamento por 15 (quinze) dias;
- b) suspensão de credenciamento por até 90 (noventa) dias;
- c) perda de credenciamento e interdição do estabelecimento.

VII - deixar de manter no estabelecimento, ou manter de forma irregular, livro de entrada e saída de veículos:

- a) multa de 200 (duzentas) a 500 (quinhentas) UFESPs por autuação e suspensão de funcionamento por 15 dias;
- b) suspensão de credenciamento por até 90 (noventa) dias;
- c) perda de credenciamento e interdição do estabelecimento.

VIII - deixar de enviar, ou enviar com irregularidade, relatório mensal ao órgão executivo de trânsito:

- a) multa de 100 (cem) a 200 (duzentas) UFESPs por autuação;
- b) suspensão de credenciamento por até 60 (sessenta) dias;
- c) perda de credenciamento e interdição do estabelecimento.

IX - emitir autorização em desconformidade com o disposto no artigo 4º: multa de 800 (oitocentas) UFESPs por autorização;

X - deixar, injustificadamente, de emitir autorização no prazo previsto no artigo 4º: multa de 300 (trezentas) UFESPs.

§ 1º - A aplicação das sanções a que se refere este artigo será graduada segundo a gravidade da infração e levará em consideração a reincidência.

§ 2º - A gradação da sanção no caso do inciso V levará em consideração a quantidade de dias do bem no estabelecimento.

§ 3º - O protocolo do requerimento previsto no § 1º do artigo 4º supre a falta da autorização no caso do inciso V, observado o prazo de validade disposto no § 4º do artigo 4º.

§ 4º - O interessado poderá interpor defesa no prazo de 5 (cinco) dias, contados da ciência da decisão que aplicar a sanção.

Artigo 8º - Na hipótese de resistência do proprietário, do administrador ou de empregados do estabelecimento, será requisitado o auxílio de força policial.

Artigo 9º - As seguradoras deverão emitir e entregar aos segurados e terceiros o Certificado de Garantia por escrito dos serviços prestados e da relação de peças substituídas, nos termos da Lei.

Parágrafo único - Os orçamentos avaliados pelas seguradoras deverão estar assinados pelos segurados e terceiros, nos termos da lei.

Artigo 10 - Nos locais de atendimento das seguradoras, corretoras de seguros, reguladoras de sinistros, oficinas de reparação e quaisquer outros de acesso ao segurado ou terceiro serão afixadas placas indicativas informando aos consumidores quais são seus direitos no conserto dos veículos sinistrados.

§ 1º - As placas deverão estar em local de fácil visibilidade, sendo de tamanho não inferior a 30 (trinta) centímetros de largura e 50 (cinquenta) centímetros de comprimento, observando-se a proporcionalidade das letras em sua área útil.

§ 2º - O descumprimento ao previsto no *caput* ensejará o pagamento de multa no valor de 75 (setenta e cinco) UFESPs, dobrada em caso de reincidência.

Artigo 11 - As seguradoras não poderão comissionar ou gratificar empresas ou profissionais na área de investigação de sinistros, seja para autorizar ou negar o pagamento do seguro.

Artigo 11 - As seguradoras não poderão comissionar ou gratificar empresas ou profissionais na área de investigação de sinistros, seja para autorizar ou negar o pagamento do seguro.

Parágrafo único - O descumprimento do previsto no *caput* sujeitará as seguradoras ao pagamento de multa no valor de 500 (quinhentas) UFESPs.

Artigo 12 - As seguradoras não poderão negar seguro para veículos salvados que tenham sido considerados aptos para circulação nas inspeções dos órgãos ou entidades de trânsito.

Parágrafo único - O descumprimento do previsto no *caput* sujeitará o infrator ao pagamento de multa no valor de 100 (cem) a 1.000 (um mil) UFESPs, dobrada em caso de reincidência.

Artigo 13 - As seguradoras, fabricantes, distribuidores, concessionárias autorizadas, varejistas e oficinas de reparação, quando do fornecimento de peças pela seguradora, deverão se enquadrar no Regime Especial do ICMS do Estado de São Paulo.

Artigo 14 - O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias.

Artigo 15 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI

PROPOSIÇÃO 2

2 – Derrubada do veto ao projeto de lei n. 386/2007, de minha autoria, que dispõe sobre a obrigatoriedade das seguradoras comunicarem ao DETRAN/SP todos os sinistros de veículos registrados no Estado que forem considerados perda total. Tornando-se lei, contribuirá para o combate ao crime organizado e, principalmente, para acabar com o mercado de peças de origem duvidosas, uma vez que prevê o esmagamento das carcaças/sucatas.

PROPOSIÇÃO 3

3 - Encaminhamento de cópia deste sub-relatório e do relatório final, ficando à disposição os demais documentos obtidos por esta CPI, aos órgãos abaixo relacionados, para as providências cabíveis no âmbito de suas atribuições:

- a) Ao Ministério Público do Estado de São Paulo, setores de combate ao crime organizado (GAECO) e defesa do consumidor (Promotoria de Defesa do Consumidor) para dar prosseguimento aos graves fatos aqui apurados, de natureza criminosa, inclusive a formação de quadrilha ou bando para a prática de estelionato contra o segurado e contra as relações de consumo;
- b) Ao Ministério Público Federal da 3ª Região, Estado de São Paulo, para instauração de procedimento investigatório visando à eventual existência de condutas que violam os princípios da ordem econômica, inclusive com repercussão na esfera criminal;
- c) Ao Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo – DETRAN/SP, com a finalidade intensificar a fiscalização da venda de salvados e sucatas, bem como a realização de leilões de carros completamente destruídos, vendidos como salvados, isto é, com toda a documentação, placas e chassi, como foi o caso apurado nessa CPI, em situação de flagrante. Foi a venda de uma sucata de caminhão no dia 08 de abril, às 11 horas, tão destruído que não podia sequer ser identificado, mas alienado com toda a documentação, como se tivesse sofrido perda meramente parcial. Fato gravíssimo que alimenta a indústria do crime organizado e, ao que tudo indica, com deficiências graves na fiscalização;
- d) À Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, confessadamente um órgão completamente deficiente em sua estrutura para efetuar uma fiscalização adequada, e cujo controle se limita a meras formalidades, sendo, portanto, inepto para o fim a que se destina, a fim de que sejam tomadas providências no sentido de que faça cumprir o artigo 14, da Circular n. 269/04 da autarquia e visando à apuração de práticas lesivas aos segurados, principalmente no que concerne à imposição de oficinas credenciadas/referenciadas;
- e) Ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, com o objetivo de apurar no âmbito administrativo eventuais práticas de violação às disposições da Lei Federal nº 8.884/94;
- f) À Secretaria Estadual dos Negócios da Fazenda – SP, para instauração de procedimento administrativo com o escopo de apurar irregularidades fiscais na aquisição de peças (Regime Especial do ICMS);
- g) Ao Congresso Nacional, sugerindo a apresentação de projeto de lei para proibir o comércio de salvados e sucatas e o aumento dos poderes fiscalizadores da SUSEP, tendo em vista, inclusive, a defasagem da legislação pertinente;
- h) Ao Delegado-Geral de Polícia para instauração de inquérito policial, visando à apuração de eventuais crimes contra as relações de consumo praticados pelas seguradoras;
- i) À Corregedoria-Geral da Polícia Civil para apuração dos graves fatos ocorridos no 27º Distrito Policial, amplamente relatados nesse trabalho;
- j) À Autoridade policial competente, para instauração de inquérito policial visando à apuração de eventual prática de crime de falsa perícia pelo Sr. Renato Orci, representante do IAPA.
- k) Ao Superintendente da Polícia Científica para que envie ao Ministério Público de São Paulo, na pessoa do Exmo. Sr. Procurador-Geral de Justiça, tão logo esteja concluída, a perícia sobre as notas fiscais emitidas pelas oficinas reparadoras, nas quais constam peças usadas e recondicionadas no conserto de automóveis, ao contrário do que foi alegado pelos representantes das seguradoras, para que cheguem ao conhecimento do GAECO e da Promotoria de Defesa do Consumidor.

PROPOSIÇÃO 4

4 – Criação do dia da conciliação visando à solução mais célere de processos que tenham por objeto contrato de seguro.

Este é o sub-relatório de Autos. s.m.j.

Sala das Comissões, em 14/04/2009.

Deputado **FERNANDO CAPEZ**
Sub-relator de Autos

Aprovado o Sub-Relatório Seguros Auto em 14/04/2009

Plenário Tiradentes

a) Said Mourad (Presidente)

a) Said Mourad

a) Fernando Capez

a) Cássio Navarro

a) Edson Giriboni

a) Roberto Moraes

a) Waldir Agnello

Sub-relatório da área da saúde, de autoria do deputado Enio Tatto, indicado para sub-relatoria em 10/12 na Comissão Parlamentar de Inquérito da Assembléia Legislativa de São Paulo com a finalidade de investigar Operadoras de Seguro.

Sumário

Entende-se por plano de saúde, médico ou odontológico, o contrato ou direito adquirido individualmente ou por meio de empregador (público ou privado), visando o atendimento de saúde a ser prestado por profissionais e/ou empresas de saúde (clínicas, hospitais, laboratórios etc). O usufruto desse direito é garantido pelo pagamento de mensalidade diretamente pela pessoa ou por terceiro, por seu empregador ou por meio de desconto mensal em folha de pagamento. Esse contrato pode ser estabelecido com diversos tipos de instituição: cooperativa médica, empresa de medicina de grupo, seguradora, empresa que funciona de forma mista como seguradora e provedora de serviços de saúde ou, ainda, com qualquer clínica, hospital, laboratório etc.

A criação e a expansão dos planos privados estão intimamente ligados à história do sistema brasileiro de saúde pública. É preciso levar em conta essa história para se discutir as atribuições do Estado na área, assim como as do setor privado.

À falta de diretrizes oficiais – antes mesmo da instituição do Código de Defesa do Consumidor em 1990 – o sistema de medicina de grupo criou um órgão, o Conamge (Conselho Nacional de Auto-regulamentação das Empresas de Medicina de Grupo), para cuidar e cobrar ética das empresas filiadas e prestar orientação e defesa aos usuários de planos de saúde de empresas associadas à Abramge. O Conamge é uma ponte entre a medicina de grupo e o usuário. Ele acolhe e procura solucionar reclamações, inclusive com a possibilidade de punição para a empresa faltosa.

A Lei nº 9.656/98, que só agora regulamentou os planos, em vigor desde janeiro, e suas medidas provisórias, portarias do Ministério da Saúde e normas da Susep não realizaram o sonho impossível de quantos desejavam obrigar o setor privado a substituir o Estado em seus deveres constitucionais. Mas puseram em risco aquele, ao tentar criar um paraíso de benefícios sem atentar aos novos custos impostos às operadoras, acentuados pelas novas regras, até porque as obrigam a expandir a cobertura para todas as doenças, inclusive as mentais, Aids, assistência aos drogados, transplantes e procedimentos de alta complexidade; oferecer internações sem limite, inclusive em UTI e para o neonato; garantir manutenção de cobertura para inadimplência até 60 dias, cobrir doenças preexistentes, manter as condições contratuais de plano empresa para aposentados e demitidos. Proíbe também o aumento por faixa etária, após a idade de 60 anos, para aqueles que contribuem há dez anos.

Acrescentam-se a esses fatores as exigências de constituição de capital ou garantia de solvência, manutenção e equilíbrio econômico-financeiro, com auditoria externa, adequação e controles atuariais para dimensionar custos, provisões e garantias, normas exigidas para as seguradoras, que têm características diferentes, porque funcionam como instituições financeiras reembolsando despesas. Não se levou em conta as características de cada um, o universo em que atua e sua finalidade básica. Enquanto os planos têm de ofertar serviços assistenciais, as seguradoras reembolsam em dinheiro e não em serviços as despesas com assistência à saúde de seus segurados. É de se considerar ainda que nem todos os planos existentes se propõem a cobrir transplantes, hemodiálises e tratamentos mais sofisticados.

Histórico

As primeiras apólices de seguro individual de acidentes e de saúde surgiram nos Estados Unidos em meados do século passado, evoluindo para o seguro coletivo após os anos 20 deste século. A seguir desenvolveram-se organizações empresariais de prestadores de serviços médicos que constituíram as medicinas de grupo, nas quais os médicos negociavam seus honorários em nível inferior ao praticado, compensados pela ampliação da clientela. E foi no clima da Grande Depressão em 1929, que surgiu em Dallas, Texas (EUA), uma nova norma de financiar a atividade hospitalar, o plano de seguro-saúde.

Idealizado e posto em prática por um hospital, destinava-se a um grupo de professores e seus familiares, mediante um pré-pagamento mensal em troca da garantia e do direito de internação de até 21 dias/ano, uso do centro cirúrgico e de alguns serviços auxiliares. Criava corpo a experiência norte-americana da época dos assentamentos de suas ferrovias em regiões inóspitas e desassistidas, quando as empreiteiras reuniam e contratavam médicos e equipamentos, improvisando hospitais de campanha para a prestação de atendimento àqueles trabalhadores.

No Brasil, o embrião do sistema supletivo de saúde com atendimento médico-hospitalar foi formado em São Paulo, em 1956, quando uma empresa de porte expressivo desativou seu serviço de saúde contratando, a seguir, os serviços de um grupo de médicos, entre eles os que desempregara, para dar assistência aos seus funcionários mediante um pré-pagamento fixo.

Mas foi no início dos anos 60 que surgiu e se desenvolveu o sistema privado, a partir do ABC, região metropolitana de São Paulo, na esteira do crescimento industrial acelerado pela implantação da indústria automobilística. Médicos se organizaram em grupos, criando uma estrutura de atendimento com custos fixos e previsíveis para preencher o vazio deixado pelo Estado, que já demonstrava sua incapacidade em acompanhar o novo momento, caracterizada pela queda na qualidade do atendimento médico-hospitalar oferecido pelo setor público, longas filas de espera e superlotação dos hospitais.

De outro lado, os altos custos da medicina, crescentes até mesmo pela explosão do desenvolvimento tecnológico, reduziram o atendimento particular que, então, ainda era comum.

Os custos médicos, que até há algumas décadas podiam ser assumidos por uma família com renda razoável como parte eventual de suas despesas domésticas, tornaram-se inviáveis, conduzindo as pessoas para os planos de saúde ou para os serviços públicos. Com a deterioração do serviço público e a melhoria do poder aquisitivo da população, mesmo pessoas das classes D e E passaram a ser consumidores potenciais dos planos de saúde.

O sistema de planos e seguros privados de assistência à saúde, reconhecidamente de elevado alcance social, atende hoje cerca de 41 milhões de pessoas, uma população quatro vezes maior do que a de Portugal, equivalente a mais de dois terços da força de trabalho do país. É estruturado em um universo empresarial heterogêneo, não apenas pela diversidade com que opera, mas também pela variedade do porte de cerca de 1.500 empresas operadoras de planos de saúde.

Dessa forma surgiu a medicina de grupo, um sistema de elevado padrão técnico-profissional, com serviços e hospitais próprios e uma estrutura de atendimento que inclui médicos contratados e conveniados, serviços auxiliares de diagnóstico e tratamento especializado, além de programas de medicina preventiva. Repetia-se aqui a experiência daqueles pioneiros, organizando-se o sistema que se firmou e se desdobrou rapidamente em segmentos, no galope da crescente deterioração do serviço público.

O setor, que surgiu no início da década de 60. Trabalha com estrutura própria, além de serviços credenciados, e é responsável pela cobertura de 18,3 milhões de beneficiários, 82,5% deles constituídos de trabalhadores e seus familiares, cujos planos, chamados de coletivos ou empresariais, são custeados no todo ou em parte por 48,5 mil empresas contratantes.

Com características idênticas às da medicina de grupo, surgiram em 1967, na forma de cooperativas, as Unimeds, cuja participação no mercado é da ordem de 10,7 milhões de beneficiários. Mais recentemente o seguro-saúde, vendido e administrado por seguradoras que atuam no mercado com outros produtos, sem estrutura médico-assistencial própria, na forma de reembolso de despesas com consultas, exames, internação, no limite da apólice contratada, que tem quatro milhões de segurados.

Além desses segmentos, existe ainda o sistema de autogestão, organizado por empresas públicas e privadas, com administração própria ou contratada, que atua exclusivamente no atendimento dos quadros funcionais da empresa e de seus dependentes, e é responsável pela assistência a oito milhões de pessoas.

Diagnóstico

As empresas de plano de saúde lideram pelo nono ano consecutivo o ranking de reclamações de clientes ao Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec). O setor motivou 21,8% dos 5.692 problemas de consumo reportados à entidade em 2008. Foram 1.240 reclamações sobre planos.

Os clientes de planos de saúde queixaram-se de reajustes abusivos e restrições na cobertura de exames, cirurgias e materiais, como próteses. A inclusão pela Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS), de cem novos procedimentos na lista de cobertura obrigatória dos planos agravou os problemas na relação com o consumidor.

No imaginário social, o setor privado de saúde é considerado de maior qualidade – uma ideia que é reforçada pelas estratégias de marketing ao enfatizarem a comodidade do acesso aos serviços particulares e seus modernos recursos terapêuticos e de diagnóstico. Na prática, porém, esses serviços também deixam a desejar, conforme demonstra a grande quantidade de ações na Justiça pleiteando a reparação de danos causados pela falta de atendimento ou pela má qualidade na assistência privada à saúde.

Existe resistência das operadoras de planos de saúde perante a legislação, além do fato de ainda existirem planos não regidos pela lei que regulamenta o setor. Essa reação tem ocasionado várias divergências entre operadoras e a ANS, gerando, conseqüentemente, conflitos judiciais. Dessa forma, um dos meios disponíveis para que o consumidor de planos de saúde obtenha um direito

Diário Oficial

Estado de São Paulo

Volume 119 • Número 101 • São Paulo, terça-feira, 2 de junho de 2009

perante a Justiça tem sido o pedido de tutela antecipada. Ao conceder a tutela antecipada, o juiz propicia ao usuário do plano de saúde usufruir, de imediato, os resultados pretendidos. Em linhas gerais, para a concessão dessa tutela, o usuário precisa demonstrar que seu pedido encontra abrigo na legislação em vigor e que a demora no julgamento do caso pode provocar dano irreparável ou de difícil reparação, como agravar seu estado de saúde ou mesmo colocar sua vida em risco.

Para se ter uma idéia, pesquisa recente da UFRJ e da Fiocruz sobre pedidos de tutela antecipada, relacionados aos planos e seguros privados de saúde, julgados nos tribunais de Justiça dos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo ao longo de dois períodos: de janeiro de 2003 a setembro de 2004 e de setembro de 2004 a agosto de 2005 apontaram para o sucesso do usuário, apesar do maior número de ações individuais em relação às coletivas.

Ao todo, a análise incluiu 1.020 ações julgadas em relação a pedidos de tutela antecipada. Do total, apenas duas ações eram coletivas. De acordo com os autores, este tão baixo número pode estar associado ao desconhecimento dos usuários acerca da possibilidade de se propor uma ação coletiva, bem como ao escasso número de organizações que atuam judicialmente no Brasil. Outra explicação seria a tendência de uma ação individual obter resultado mais rapidamente do que uma coletiva.

No entanto, uma única ação coletiva pode beneficiar muitos consumidores de uma só vez, além de trazer impactos políticos significativos.

Outros resultados da pesquisa revelam que, no primeiro período de tempo analisado, os principais temas das ações julgadas foram cobertura, permanência no plano coletivo e rescisão unilateral de contrato, enquanto, no segundo período, os temas mais recorrentes foram cobertura e reajuste. Quanto ao posicionamento da Justiça em relação aos pedidos de tutela antecipada, nos dois períodos de tempo estudados, considerando-se tanto a primeira quanto a segunda instâncias, as decisões foram favoráveis aos consumidores dos planos ou seguros de saúde em mais de 70% dos casos.

A pesquisa também observou que o Código de Processo Civil foi a fundamentação mais frequentemente usada pelos desembargadores para justificarem a concessão ou não da tutela antecipada.

Alguns argumentos utilizados pelos julgadores para conceder ou manter os pedidos de tutela antecipada são baseados no direito à vida e à saúde e também no reconhecimento da abusividade das cláusulas contratuais que limitam ou excluem tratamento essencial à saúde do usuário.

É importante ressaltar que o mercado é constituído essencialmente por três tios de agentes, as operadoras de planos de saúde, os clientes ou beneficiário e os prestadores de serviços de saúde. As operadoras auferem os ganhos, intermediando a relação dos prestadores de serviços de saúde com os clientes, ou seja, intermediando a relação entre a oferta e a demanda. Em síntese a operadora gerencia a utilização do plano.

A relação descrita acima é balizada em uma assimetria de informações e incerteza de relações, a consequência é a concorrência entre as operadoras e os prestadores de serviço, criando um 'stress' no fluxo das relações comerciais. Hoje presenciamos hospitais criando planos de saúde próprios e operadoras de saúde adquirindo hospitais. Trata-se objetivamente de uma configuração de mercado onde cada parte acredita que o negócio do outro é melhor que o seu.

Logo as operadoras de plano de saúde credenciam a sua rede de serviços hospitalares, baseados no dimensionamento de rede, definições técnicas para a hierarquização da rede e tamanho da clientela. Os hospitais habilitam as operadoras em suas organizações fundamentadas nos preços competitivos e difusão de imagem. Conclui-se que, as operadoras avaliam a qualidade da assistência dos prestadores de serviços de sua rede sem o emprego de programas formais de avaliação da qualidade da assistência. Verificou se, ainda, que operadoras e prestadores de serviços hospitalares monitoram o cumprimento das cláusulas contratuais celebradas entre as partes, mas não utilizam nenhum item ou cláusula que contemple a variação dos índices a serem aplicados.

Vivemos hoje uma constante queda de braço através de ações judiciais entre o Poder Público e as operadoras, um exemplo foram os novos benefícios criados pela Agência Nacional de Saúde no primeiro trimestre de 2008. A postura das categorias que representam as operadoras de saúde foi completamente contrária a obrigatoriedade de consultas psicológicas e nutricionais, fonoaudiologia, mamografia digital e videolaparoscopias.

Por conta disso, o Sindicato Nacional das Empresas de Medicina de Grupo (Sinamge) ingressou com ação na Justiça Federal contra a incorporação de quase 200 novos procedimentos ao rol de cobertura de planos de saúde.

O sindicato representará 300 operadoras de planos de saúde associadas à Associação Brasileira de Medicina de Grupo (Abramge), responsáveis pela cobertura de 12 milhões de brasileiros. O Sindicato alega risco para o equilíbrio econômico-financeiro dos planos se a nova lista for adotada sem que as empresas possam fazer reajustes imediatos nos planos em vigor.

Vale destacar que o segmento da saúde suplementar, no Brasil, enfrenta sérios problemas. As Operadoras de Assistência à Saúde estão em funcionamento com baixos índices de liquidez e alta sinistralidade; mais de 28% das operadoras encerraram o exercício de 2004 registrando prejuízos em suas demonstrações publicadas.

Segundo estudo da Capitolio Consulting(2004), consultoria especializada na área de planos de saúde e seguros, pelo menos 30% das empresas estão a ponto de sofrer intervenção por parte da Agência Nacional de Saúde Suplementar – (ANS), devido à grave situação econômico financeira. Especialistas ainda unânimes em afirmar que, grande parte delas sairá do mercado, com prejuízos para o consumidor, que pode ficar desamparado, de repente e, no futuro, até se deparar com planos bem mais caros.

O desequilíbrio persiste, apesar dos reajustes das mensalidades acima da inflação e do alto custo dos planos, que têm sido causa de reclamações constantes entre os beneficiários e dezenas de ações na Justiça movidas pelas entidades em defesa do consumidor. O levantamento - avaliador do balanço relativo ao exercício de 2004, de 891 operadoras - revela que o segmento está longe de estar em situação tranqüila e põe em xeque a administração dos planos. É verdade que houve uma evolução no índice médio de liquidez das empresas, que passou de 1,2, em 2003, para 1,8, em 2004.

Porém, o percentual de organizações com índice inferior a um ainda é muito elevado; caiu apenas de 31% para 27,6%, o que é bastante negativo.

A ANS adotou o Programa de Qualificação da Saúde Suplementar, por conseguinte, estabeleceu-se um ranking entre as Operadoras de Planos de Assistência à Saúde. Dentre os indicadores que compõem estão programa são os econômicofinanceiros.

Recomendações

- Considerando o acima exposto recomendo à Comissão Parlamentar de Inquérito a constituição de uma legislação própria do Estado de São Paulo com o objetivo de aperfeiçoar, através de uma agência de regulação do poder Executiva, a relação operadoras de planos de saúde - clientes ou beneficiário-prestadores de serviços de saúde.

- Solicito ainda um estudo detalhado do Executivo paulista com o objetivo de avançar sobre o sistema privado a fim de criarem-se mecanismos de aquisição de planos de saúde para diminuir a demanda do Estado e melhor equacionar o sistema de saúde pública como um todo.

Deputado Enio Tatto

Sub - Relator da Área de Saúde

Aprovado o Sub-Relatório da Área de Saúde em 14/04/2009

Plenário Tiradentes

Aprovado o Relatório Final em 14/04/2009

Plenário Tiradentes

a) Said Mourad (Presidente)

a) Said Mourad

a) Fernando Capez

a) Cássio Navarro

a) Edson Giriboni

a) Milton Leite Filho

a) Roberto Moraes

a) Waldir Agnello