O avanço das associações de proteção veicular (as APVs) representa a volta ao passado, como aquele representado pela crise dos montepios entre as décadas 60 e 70; gera risco à imagem institucional do mercado formal, porque os consumidores não sabem distinguir o que é seguro e o que é produto pirata; e, por fim, pode produzir perdas irreparáveis aos consumidores que aderem aos planos oferecidos pelas APVs.

O avanço das associações de proteção veicular (as APVs) representa a volta ao passado, como aquele representado pela crise dos montepios entre as décadas 60 e 70; gera risco à imagem institucional do mercado formal, porque os consumidores não sabem distinguir o que é seguro e o que é produto pirata; e, por fim, pode produzir perdas irreparáveis aos consumidores que aderem aos planos oferecidos pelas APVs.

Foi esse o tema do painel “Seguros e proteção do consumidor”, do 15º Congresso Brasileiro de Direito do Consumidor, que contou com palestras da diretora-executiva da Confederação Nacional das Seguradoras - CNseg, Solange Beatriz Palheiro Mendes, e do diretor da Porto Seguro e membro da Comissão de Automóvel da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), Marcelo Sebastião. O painel foi presidido por Renata Pozzi Kretzmann, mestre em Direito do Consumidor pela UFRG.

Solange Beatriz explicou que, no plano global, há dois mecanismos legítimos de compra de proteção. Via produtos oferecidos pelas seguradoras formalmente constituídas ou por meio de entidades de mútua legítimas (que são sem fins lucrativos e cujos riscos assumidos são repartidos apenas entre os associados de uma mesma categoria profissional). “Além de leis que disciplinam a atuação das mútuas no exterior, hoje há um movimento global, contínuo e acelerado, de transformação dessas entidades em sociedades anônimas. No Brasil, além de não existir nenhuma lei que planeje recriar as mútuas, as entidades que aqui operam como associações não são seguradoras, não são mútuas, mas um terceiro gênero, completamente ilegal, porque realizam vendas abertas e indiscriminadas de seus produtos. Ou seja, elas não têm caráter associativo, mas sim comercial”, explicou ela.

Em razão disso, da comercialização aberta e ilegal de produtos que imitam seguros, a Superintendência de Seguros Privados (Susep) solicitou a abertura de mais de 350 ações civis públicas na Justiça nos últimos anos. Ao menos 35 ações já foram julgadas nos tribunais regionais federais ou no Superior Tribunal de Justiça, suspendendo a atividade das entidades de proteção veicular. Doze com trânsito em julgado.

Solange Beatriz afirma que as entidades de proteção veicular precisam seguir as mesmas regras prudenciais das seguradoras, estar submetidas à regulação do Estado, porque não podem continuar infinitamente “a desrespeitar leis, normas e princípios que protegem o mercado, o consumidor, a sociedade e o estado de direito”.

No painel, foi dito que, mesmo seguidamente colocadas fora do mercado por decisões judiciais, as associações de proteção apagam “as luzes dos escritórios e abrem um novo CNPJ em outra praça”, retomando a captação de negócios. O resultado disso é que as associações hoje movimentam de R$ 7 bilhões a R$ 9 bilhões por ano, deixam de recolher cerca de R$ 1 bilhão em tributos, e podem desaparecer da noite para o dia, lesando um sem-número de consumidores, porque não há qualquer legislação para ampará-los.

Pelas contas de Marcelo Sebastião, há cerca de 700 entidades de proteção presentes no mercado brasileiro atualmente, tendo como berço o estado de Minas Gerais, seguido pelo Rio de Janeiro, São Paulo e demais estados. Além de negócios no ramo de automóvel, constata-se a presença irregular das associações nas vendas de coberturas de residência, saúde e de previdência mais recentemente.

Fonte: CNseg , em 29.11.2021.