



PROJETOS DE LEI

UMA EXPLANAÇÃO SOBRE AS MATÉRIAS
QUE DISCUTEM A NORMATIZAÇÃO DAS
ASSOCIAÇÕES NO CONGRESSO NACIONAL
p.32

ARTIGO

"UM FUNDO PARA SALVAR OS
CAMINHONEIROS", DE AUTORIA DO
SENADOR PAULO PAIM (PT/RS)
p.25

ANÁLISE COMERCIAL

COMO A REGULAMENTAÇÃO DAS
ASSOCIAÇÕES PODE IMPULSIONAR A
ECONOMIA BRASILEIRA
p.20

“O ASSOCIATIVISMO É UM DIREITO CONSTITUCIONAL”, DEFENDE MINISTRO

AYRES BRITTO FALA SOBRE LEGITIMIDADE DAS ATIVIDADES E COMENTA EMISSÃO
DE PARECER QUE FAVORECE A REGULAMENTAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES
DE PROTEÇÃO VEICULAR E PATRIMONIAL p.14



Acesse nosso site e fique por dentro das principais notícias do setor associativista

www.aaapv.org.br

QUEM SOMOS

AAAPV – AGÊNCIA DE AUTORREGULAMENTAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR E PATRIMONIAL

É a principal entidade representativa do setor associativista. Fundada em 4 de maio de 2016, é uma associação sem fins econômicos, que tem o compromisso de fortalecer o movimento associativista e suas relações com a sociedade, além de contribuir para o desenvolvimento econômico, social e sustentável do país.

MISSÃO

Contribuir para o fortalecimento e direcionamento do movimento associativista, representando seus associados e buscando a melhoria contínua do sistema financeiro e de suas relações com a sociedade.

VISÃO

Um sistema associativista saudável, ético e eficiente é condição essencial para o desenvolvimento econômico, social e sustentável do Brasil. Nossa visão é consolidar este método organizacional em todo o país.

VALORES

- Promover valores éticos, morais e legais;
- Incentivar práticas de cidadania e responsabilidade socioambiental;
- Defender o diálogo, o respeito e a transparência nas relações com os associados e com a sociedade;
- Atuar com profissionalismo e transparência;
- Valorizar a diversidade e a inclusão social.

O TEMPO E O VENTO

Houve mais mudanças na tecnologia, no mercado e na economia do mundo nos últimos 50 anos do que em toda a história anterior do pensamento humano. A gigante Kodak, que encerrou o milênio com 170 mil empregados e 97% do mercado de fabricação e distribuição de papel e películas fotográficas, além de 80% do mercado de máquinas fotográficas populares, pediu concordata em 2011. O Orkut surgiu em 2004, chegou a ter 300 milhões de “consumidores” e foi sepultado em 2011. O fax (fac-símile) chegou ao mercado de forma revolucionária na década de 1980 e foi sepultado 20 anos depois. A China, com 1,390 bilhão de habitantes, deixou de ser o país mais populoso do mundo. Perdeu lugar para o Facebook, que hoje tem 1,790 bilhão de “habitantes”.

É um novo tempo o que vivemos e são novos os ventos que sopram. Quem não compreender o movimento do tempo e o recado do vento, será engolido pelo mercado. E será extinto, como a Kodak, o Orkut e os dinossauros pré-históricos.

O mercado segurador brasileiro, infelizmente, não acompanha os sinais dos tempos. A SUSEP (Superintendência de Seguros Privados), criada por um decreto-lei no regime militar, há mais de meio século, nada fez para acompanhar a evolução do tempo e do mercado. E também não ouviu os recados do vento. Talvez seja por isso que, desde a virada do milênio, em menos de duas décadas, 49 seguradoras faliram ou foram liquidadas no Brasil. Se considerarmos que existem hoje 115 seguradoras em atividade, constatamos que quase um terço delas foram extintas ou ruíram em menos de duas décadas. O número é assustador e nos faz refletir e concluir que algo está errado. Será que está errado com o mercado ou com a regulação?

O Brasil possui uma frota de 255 mil táxis. Hoje o Uber, que não possui sequer um automóvel em sua frota, fatura mais do que todos os taxistas juntos e já possui mais três concorrentes fortes no Brasil (Yet Go, Me Leva e Cabfly). O Trivago e o Booking, que não possuem nenhum leito, faturam mais em diárias de hotéis do que a Marriott, maior rede hoteleira do mundo, que conta com 30 bandeiras, 5.700 hotéis e mais de 1 milhão de leitos. A Decolar não possui nenhuma aeronave, mas vende mais passagens aéreas que a United, maior empresa aérea do mundo, com 1.338 aeronaves.

São os novos tempos. É o novo vento que sopra.

No mercado de seguros de automóveis ocorre fenômeno semelhante: as seguradoras não conseguiram atender às necessidades dos consumidores do terceiro milênio. Estão reguladas por uma legislação do milênio passado e é justamente por isso, talvez, que conseguiram

atingir ou atender apenas 2,5% do mercado nacional de motocicletas, somente 6,7% do mercado brasileiro de caminhões e apenas 24,2% do mercado de veículos leves.

Nesse vácuo deixado pela inoperância ou pelas amarras do mercado convencional, surgiram as cooperativas e associações de proteção patrimonial e automotiva, as quais, em menos de duas décadas e apesar da repressão que sofrem por parte da SUSEP, do Ministério Público e da Polícia Federal, já possuem em suas bases o equivalente a cerca de 20% do mercado convencional de seguros automotivos.

As associações e cooperativas de proteção patrimonial estão para as seguradoras, *mutatis mutandis*, como o Uber está para os táxis, representando aproximadamente 2% da frota nacional. Com um pequeno detalhe: as associações e cooperativas não estão competindo com as seguradoras, estão apenas absorvendo aquela fatia do mercado que elas rejeitam, como carros em *blacklist*, consumidores com restrições cadastrais, perfis desinteressantes, carros com mais de cinco anos de uso, motocicletas de baixa cilindradas, etc. Trata-se de um público marginalizado, desprezado pelo mercado segurador convencional e que somente dispõe de uma maneira de proteger o seu patrimônio (e muitas vezes o automóvel, o caminhão ou a motocicleta representam o único patrimônio concreto), qual seja, se associando a outros marginalizados do mercado convencional, para, num regime mútuo, socializarem os riscos a que seu patrimônio se encontra exposto e vulnerável.

Tentar coibir esse associativismo (que encontra amparo no artigo 5º, inciso XVII da Carta Magna e no art. 53 do Código Civil) é sonegar ao cidadão dois direitos fundamentais e constitucionalmente protegidos: o livre associativismo e a propriedade privada. Alegam a SUSEP e o Ministério Público que tais associações e cooperativas podem lesar o consumidor (e algumas lesam mesmo), mas quem vai bancar os prejuízos dos segurados que ficaram órfãos das 49 companhias seguradoras liquidadas pela SUSEP nessas duas últimas décadas?

Não há notícias de que nenhuma associação tenha “falido” nesse período. As únicas que encerraram ou suspenderam suas atividades o fizeram por conta de decisões judiciais que, em sede de antecipação de tutela, determinaram a suspensão das operações. E, não olvidemos, são mais de 2.000 associações contra apenas 115 seguradoras no mercado.

No portal de reclamações “Reclame Aqui” constam algumas queixas contra associações e cooperativas que, supostamente, teriam lesado seus associados ou cooperados. Porém, há muito mais reclamações contra

EDITORIAL

seguradoras. Basta uma breve pesquisa no “Reclame Aqui” para verificar que, juntamente com as operadoras de planos de saúde e as empresas telefônicas, as seguradoras ocupam os primeiros lugares no ranking de denúncias.

Há maus dirigentes de associações e cooperativas? Há sim, lógico que há. E há até os mal-intencionados. Como também existem péssimos executivos nas seguradoras e também há maus agentes públicos na SUSEP e nas agências reguladoras.

O Poder Público no Brasil tem se mostrado incompetente para todas as suas finalidades básicas. É incompetente em prover uma infraestrutura básica e por isso temos de pagar pedágios em rodovias privatizadas. É incapaz de prover um sistema de saúde com acesso universal e de mínima qualidade, o que nos obriga a contratar planos de saúde caríssimos. É incompetente para oferecer educação básica de qualidade e por isso temos de pagar escola particular para os nossos filhos. É ineficiente para prover a segurança do cidadão e, por isso, temos de contratar vigilantes, elevar nossos muros, instalar cerca elétrica e câmeras de vigilância, blindar nossos automóveis e pagar caros seguros contra roubo e furto. É também é incompetente para regular o mercado.

Se fosse competente, nesse específico mercado segurador, não teria permitido que 49 seguradoras falissem ou precisassem ser liquidadas em menos de duas décadas.

Ante à incompetência do Estado para regular o mercado, esse mesmo cidadão que tem de se preocupar com a saúde, com a educação, com a segurança que, além de pagar religiosamente os seus impostos para ter direito a esses serviços básicos (que o Estado vende, mas não entrega), que paga altos pedágios nas rodovias privatizadas porque o Estado não consegue prover a infraestrutura, esse mesmo cidadão que, rejeitado pelo mercado segurador convencional, já havia se reunido em associação ou cooperativa para proteger o seu patrimônio, resolveu agora se autorregulamentar. Com esse intuito e para essa finalidade, as associações e cooperativas se reuniram e criaram a Agência de Autorregulamentação das Associações de Proteção Veicular e Patrimonial (AAPV): para fazer uma das tantas coisas para as quais, apesar de seu dever constitucional, o Estado se mostra incompetente para executar.

O tempo não espera. O vento não perdoa.

Por Raul Canal

Presidente da Agência de
Autorregulamentação das Associações de
Proteção Veicular e Patrimonial (AAPV)



AAAPV – AGÊNCIA DE AUTORREGULAMENTAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR E PATRIMONIAL

Presidente **RAUL CANAL**

1º vice-presidente **CLEITON CAMPOS** 2º vice-presidente **AURÉLIO BRANDÃO** 3º vice-presidente **ADÃO GOMES** procuradores-gerais **CÍNTIA SOUZA, RENATO ASSIS e RICARDO SALDANHA** diretores de relações parlamentares **EDISON CARVALHO e JOSÉ EDUARDO** tesoureiro **ISLANDER LISBOA** diretor de expansão **ISRAEL ALMEIDA** e **RÔMULO MACHADO** diretor de comunicação, tecnologia e informática **SANDERS MACIEL**

REVISTA AAAPV

Editor-chefe **ANDREW SIMEK (DRT 10484/DF)** revisão **ANDREW SIMEK E GABRIELLA CUNHA** projeto gráfico e diagramação **JOÃO PAULO SOARES** impressão **GRÁFICA ATHALAIA** tiragem **20 MIL EXEMPLARES**



Endereço **BRASÍLIA-DF, CAPITAL DA REPÚBLICA, SETOR HOTELEIRO SUL - QUADRA 02 BLOCO J – MEZANINO** Telefone: **(61) 2099-6699 / (31) 4122-1591** E-mail: **CONTATO@AAAPV.ORG.BR**

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

A reprodução total ou parcial de textos, fotos e artes é proibida sem autorização prévia. A Revista AAAPV não se responsabiliza por textos opinativos assinados. “As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade de seus autores”.

1. NA CÂMARA

“É necessário regulamentar uma atividade que gera emprego e renda no Brasil”, diz deputado Ezequiel Teixeira sobre as associações de benefícios mútuos.....8

2. RECONHECIMENTO

Ministro Ayres Britto assina parecer jurídico que favorece regulamentação das associações.....10

3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

O importante papel das associações de caminhoneiros na crescente luta pela sobrevivência de seus associados.....12

4. CAPA

Entrevista com ministro Ayres Britto.....14

5. ENTENDIMENTO JURISDICIONAL

As associações de proteção veicular e patrimonial quanto à sua legalidade e a confirmação por meio de decisões judiciais.....16

6. ANÁLISE COMERCIAL

O mercado de automóveis e seus sistemas de proteção.....20

7. FUNDAMENTOS

A associação de proteção mútua.....22

8. ARTIGO

Um fundo para salvar os caminhoneiros.....25

9. REGULAMENTAÇÃO

AAAPV tem audiência com subprocurador-geral da República e ministra para celebração de TAC.....26

10. LIBERDADE DE ASSOCIAÇÃO

A constitucionalidade das associações de proteção patrimonial e a nítida diferença das seguradoras.....28

11. AJUDA MÚTUA

A associação de proteção veicular como instrumento de inclusão social e os impactos econômicos no Brasil30

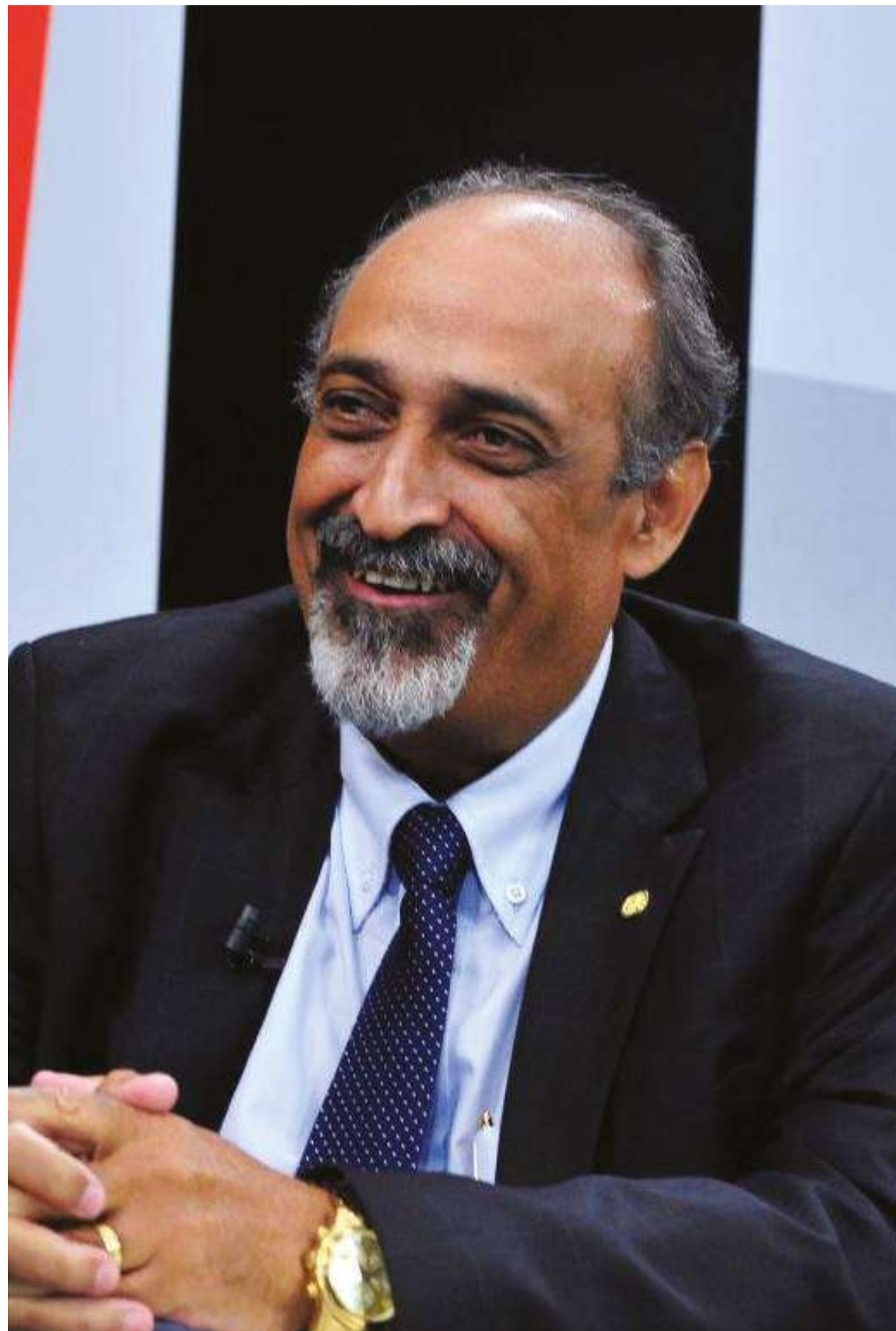
12. PROJETOS DE LEI

Iniciativas legislativas acerca das associações de proteção veicular: análise e reflexão.....32

13. OUTRA VISÃO

Seguro de automóveis e as associações de proteção veicular.....38

14. ESTATUTO SOCIAL40



“É NECESSÁRIO REGULAMENTAR UMA ATIVIDADE QUE GERA EMPREGO E RENDA NO BRASIL”, DIZ DEPUTADO EZEQUIEL TEIXEIRA SOBRE AS ASSOCIAÇÕES DE BENEFÍCIOS MÚTUOS

O congressista apresentou um projeto de lei e criou uma Frente Parlamentar, com o apoio de 214 deputados, para garantir à população uma proteção de bens móveis e imóveis de forma mais justa que um seguro tradicional.

*Por Assessoria de Comunicação do
Dep. Ezequiel Teixeira (PTN/RJ)*

Diante do crescimento da atividade no mercado brasileiro, o deputado federal Ezequiel Teixeira (PTN/RJ) quer uma regulamentação específica para as associações de benefícios mútuos. Elas contemplam pessoas excluídas do perfil de interesse das seguradoras tradicionais, milhares de pessoas desassistidas em todo o país, principalmente de menor poder aquisitivo. Por isso, apresentou Projeto de Lei (PL) nº 5523/16.

Sem fins lucrativos, essas associações e cooperativas são formadas por grupos de pessoas em um sistema de autogestão no rateio de despesas com prevenção e reparação de danos ocasionados aos bens dos associados. Os valores pagos são inferiores aos aplicados pelos seguros convencionais. Todos os recursos arrecadados são empreendidos na atividade coletiva, o que torna o preço final da proteção mais acessível.

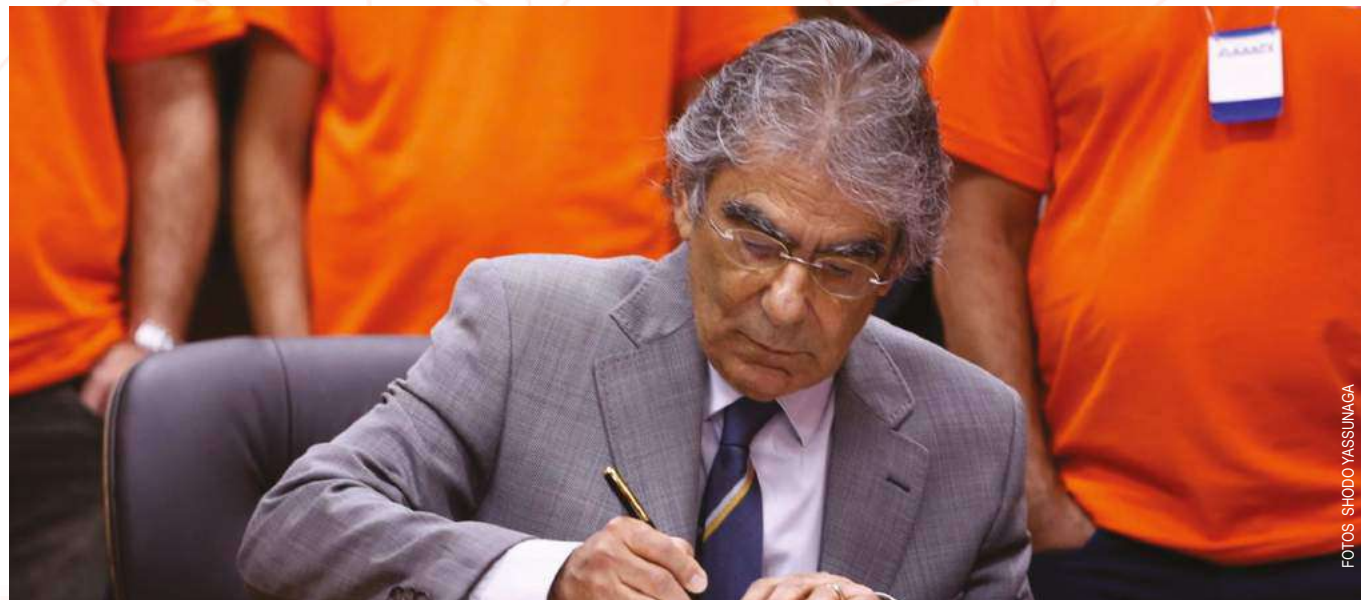
“Não se pode negar a regulamentação de uma atividade que possui milhares de associados por todo o Brasil. O que mais nos chama a atenção é o importante papel desenvolvido na geração de emprego e renda, além da assistência, principalmente à população de menor poder aquisitivo, que não consegue pagar um seguro tradicional de veículos automotores e casas, por exemplo, devido ao valor elevado das apólices. Queremos assegurar o direito a uma parcela da sociedade, desassistida pelas

seguradoras que não demonstram interesse em assumir os riscos economicamente não atrativos”, justificou o deputado Ezequiel.

Segundo o parlamentar, o grande entrave para a regulamentação vem das próprias seguradoras, que entendem que as associações de benefícios mútuos são seguradoras mascaradas de associações. “Pelo que podemos constatar são atividades completamente diferentes. Uma associação é a união de pessoas que promovem uma ajuda mútua no rateio de despesas que acontece somente após um sinistro, sem visar lucros, enquanto as seguradoras têm fins lucrativos e cobram para cobrir riscos que porventura aconteçam. As entidades, apesar de não estarem normatizadas, encontram amparo na Constituição”, disse.

Ainda de acordo com o deputado Ezequiel Teixeira, a SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) vem movendo ações, de forma equivocada, contra as associações, argumentando que estão exercendo atividades à margem da lei. “Estamos diante de uma situação inovadora e não podemos mais negligenciar um segmento que já está instalado no país e que atende um grande número de brasileiros. É necessário acabar com o monopólio das lucrativas seguradoras, garantir ao cidadão o direito de optar por uma proteção patrimonial. Vamos dar legalidade e transparência às associações e associados de benefícios mútuos”, finalizou.

MINISTRO AYRES BRITTO ASSINA PARECER JURÍDICO QUE FAVORECE REGULAMENTAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES



O documento é fundamental para reconhecimento legal das atividades. Mais de 50 representantes filiados à AAPV participaram do momento de entrega

O ministro Ayres Britto assinou, no dia 19 de dezembro de 2016, o parecer jurídico que reconhece a atividade realizada pelas associações de proteção veicular e patrimonial. O documento é fundamental para a regulamentação das atividades. Mais de 50 representantes filiados à Agência de Autorregulamentação das Associações de Proteção Veicular e Patrimonial (AAPV) participaram do momento de entrega do parecer no escritório do magistrado, que fica no Lago Sul, em Brasília-DF.

Atualmente, o trabalho exercido pelas associações funciona na modalidade de rateio, na qual os prejuízos causados por colisão, furto, roubo e perda total são recuperados por meio de um sistema de mutualismo entre os associados. Os principais interessados são proprietários de veículos que não foram aceitos por grandes seguradoras.

No encontro, o ministro ressaltou que defende a regulamentação da atividade por acreditar, principalmente, que o direito de livre escolha das pessoas sobre como proteger seu bem deve prevalecer, por ser uma constante.

ASSEMBLEIA NO DISTRITO FEDERAL

No mesmo dia, representantes das entidades filiadas se reuniram na sede da AAPV em Brasília-DF, que fica no mezanino do Hotel Bonaparte, e realizaram uma assembleia para debater o Estatuto da Agência, seu Código de Ética e preencher os cargos de diretores que ficaram vagos após a reforma do documento. Na oportunidade, também foi aprovado o planejamento estratégico para 2018.

“A partir do primeiro semestre iremos nos aproximar de diversos órgãos para a regulamentação do mercado. Tivemos um encontro com o procurador-geral da República, Rodrigo Janot, e já requeremos uma audiência com o superintendente da SUSEP, Joaquim Mendaña, além do MPF, a Fenacor e a CNSeg. Também já está em discussão a celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) para colocar as regras e proteger o patrimônio dos cidadãos”, comentou o presidente da AAPV, Raul Canal.

Por Andrew Simek



O IMPORTANTE PAPEL DAS ASSOCIAÇÕES DE CAMINHONEIROS NA CRESCENTE LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA DE SEUS ASSOCIADOS

“**A** atitude do direito é construtiva: sua finalidade, no espírito interpretativo, é colocar o princípio acima da prática para mostrar o melhor caminho para um futuro melhor, mantendo a boa-fé com relação ao passado. É, por último, uma atitude fraterna, uma expressão de como somos unidos pela comunidade apesar de divididos por nossos projetos, interesses e convicções. Isto é, de qualquer forma, o que o direito representa para nós: para as pessoas que queremos ser e para a comunidade que queremos ter”.

DWORKIN, Ronald. *O império do direito*. Trad. Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

A Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat) é pioneira na discussão da legalidade ou não das Associações de Proteção e Auxílio Mútuo. Atualmente, dois Projetos de Lei - um proposto em outubro de 2012 de autoria do senador Paulo Paim (PT-RS), o PLS 356/2012, e outro de autoria do deputado Federal Diego Andrade (PSD-MG), o PL 4844/2012 - seguem em discussão somente pela perseverança e credibilidade de que as associações de proteção e ajuda mútua expressam, como deixam claro que são necessárias e indispensáveis ao fortalecimento de uma classe excluída.

Na história da civilização, do período medieval até o contemporâneo, encontramos a figura de um Estado atuante e rigoroso, ou seja, no qual o direito público prevalecia em relação ao direito privado, visto que as relações predominantes eram com o poder público.

Com a industrialização e com o desenvolvimento e crescimento da atividade comercial, o direito privado passou a ganhar força, e as codificações de direito privado em torno do indivíduo foram surgindo em detrimento do aumento das relações privadas, demonstrando uma preocupação do legislador com os riscos e impactos sociais das atividades privadas e a forma de utilização dos bens, de maneira a assegurar os resultados sociais pretendidos pelo Estado, consumando-se na promulgação da Constituição Federal em 1988.

Somos sabedores de que o mundo passa por constante transformação, onde o Estado está cada vez mais ineficiente e a nova política determinada pela globalização impõe a desestatização, sobressaindo cada vez mais as relações privadas. Em meio a todo crescimento econômico vivenciado, o setor de transporte rodoviário de cargas se deparou com a falta de segurança nas rodovias e nos grandes centros urbanos, com o alto índice de acidentes e o desrespeito ao trabalho exercido pela categoria com fretes irrisórios, trazendo a este segmento um total desamparo do poder público que nada faz para tentar minimizar os problemas noticiados.

Além do desamparo do poder público, o setor rodoviário de cargas vem sofrendo o abuso econômico e o desprezo das sociedades seguradoras, pois o mercado de seguros não atende adequadamente aos veículos de carga e de outras categorias tarifárias, já que visa exclusivamente o interesse econômico. Focadas em lucratividade, deixaram de operar em determinados ramos quando esses não correspondem ao resultado esperado, independentemente de qualquer necessidade social.

Para tentar diminuir ao máximo a exposição do transportador aos riscos de qualquer desses eventos, as associações buscaram no sistema da autogestão da sua categoria a minimização dos riscos que um e outro associado viessem a sofrer, no qual o prejuízo de um associado fosse absorvido pelos demais e, nas situações que o trabalhador tivesse o seu caminhão totalmente inutilizado, os demais companheiros fariam a reposição do seu veículo.

Comparando as associações com outras atividades consideradas inicialmente de caráter paralelo temos as cooperativas de crédito, que realizam atividades inerentes ao sistema bancário; as cooperativas de consumo em relação aos supermercados; as cooperativas de saúde em relação aos seguros de saúde; as cooperativas de habitação em relação às construtoras; os consórcios para com as financeiras; as revendas de veículos para com as concessionárias e, atualmente, aplicativos como Uber em relação ao táxi e a OLX em relação às imobiliárias.

Assim, por que não dizer que as associações de proteção e ajuda mútua estão atendendo



a necessidade de proteção veicular ante as seguradoras? Por muitas razões, as companhias de seguros não devem ser provedoras exclusivas de garantia, a exemplo do que já ocorre em outros países.

Sob a pecha de irregulares, algumas reclamações judiciais, com ou sem razão, sempre existirão em face das associações como em qualquer outra atividade. Em seguro não é diferente. Consultando os sites dos tribunais de justiça estaduais observam-se milhares de ações requerendo direitos contra seguradoras, propostas por segurados que tiveram seus direitos negados pelas companhias com base em cláusulas manifestamente abusivas e que em sua maioria são anuladas pelo judiciário. Ou seja, o fato das companhias seguradoras serem reguladas e fiscalizadas pela SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) não impediram que em menos de dois anos três destas companhias seguradoras quebrassem.

Em 2015, o deputado federal Zé da Silva (SD/MG), requisitou uma audiência pública onde todos os interessados, Fenacat, SUSEP, Sintrauto, Fenacor, CNSEG, OCB e Ministério da Fazenda, foram convidados a discutir o assunto da regulação das associações e, desta audiência foi criado um Grupo de Trabalho, instituído pela Portaria susep n. 6.369, de 16/10/2015.

Após vários encontros deste grupo, foi apresentado o seguinte relatório final: “....conclui-se que, devido às inegáveis diferenças entre a operação de auxílio mútuo e a operação de seguro, suficiente seria que a Superintendência de Seguros Privados - SUSEP enfrentasse essa distinção, reorientando suas ações a partir da decisão do seu Conselho Diretor que ratifique o entendimento do presente grupo de trabalho de que o auxílio mútuo é operação distinta da operação de seguro,

haja vista a inexistência de transferência de risco para um segurador e de prêmio que representasse o preço da assunção do risco”.

Não podemos esquecer que a legislação deve sempre se adaptar para atender às “exigências do bem comum”, conforme mencionado no art. 5.º da Lei de Introdução ao Código Civil. Segundo Maria Helena Diniz, a norma “deve ser sempre uma tentativa de realização de valores (utilidade, liberdade, ordem, segurança, saúde etc.), visando à consecução de fins necessários ao homem e à sociedade” (DINIZ, 2006, p 403).

Por meio destes doutos doutrinadores, não nos resta dúvida acerca de que a norma jurídica deve ser expressão de justiça e que depende das condições sociais de um dado momento, e é neste exato instante que as necessidades sociais, especialmente o setor de transporte de cargas, urgem criações e adaptações legislativas. O objetivo é evitar que setores abusivos monopolizem os segmentos sociais visando apenas os próprios interesses sem se incomodar em atender aos anseios de uma parcela significativa da sociedade que, *in casu*, estamos falando de um universo de aproximadamente 4,5 milhões de caminhoneiros e profissionais que necessitam que o Poder Público ouça suas vozes.

Por **Virginia Laira**

Assessora Jurídica da FENACAT, advogada especializada em Direito Sindical e Relações Trabalhistas, atua no terceiro setor há mais de 20 anos e é sócia do escritório V. Laira Advogados Associados

V. Referências Bibliográficas

DINIZ, Maria Helena, *Compêndio De Introdução À Ciência Do Direito*, 18ª edição, Saraiva, São Paulo, 2006

DWORKIN, Ronald. *O império do direito*. Trad. Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1999

MINISTRO AYRES BRITTO

“NÃO HÁ, NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO, QUALQUER ÓBICE À ORGANIZAÇÃO ASSOCIATIVA DE PROTEÇÃO VEICULAR PRIVADA”

Magistrado aborda distinção entre contrato de seguro e livre adesão a uma associação de proteção veicular e também fala sobre legalidade de atividades associativistas no país

Relator de processos de grande repercussão social, como os julgamentos sobre a constitucionalidade da utilização de células-tronco embrionárias na pesquisa de cura para doenças crônicas, a proibição do nepotismo e o reconhecimento da união homoafetiva, o ministro Ayres Britto agora sai em defesa das associações de proteção veicular e patrimonial.

Em dezembro de 2016, o magistrado assinou memorável parecer sobre o regime constitucional das associações, opinando, com sólidos fundamentos jurídicos, pela validade da proteção associativo-civil de veículos automotores de propriedade privada e a insubmissão das associações de proteção veicular ao regime jurídico-securitário propriamente dito.

O ministro recebeu a equipe de reportagem da AAPV para a seguinte entrevista:

AAPV - Ministro Ayres Britto, em sua opinião, o movimento associativista que se consolida para proteger mutuamente o seu patrimônio configura alguma ilegalidade, como, por exemplo, uma prática ilegal de atividade securitária?

MINISTRO AYRES BRITTO - “Não há, no Ordenamento Jurídico brasileiro, qualquer óbice à organização associativa que vise a proteção mútua de patrimônio. No ponto, incide diretamente a plena e constitucional liberdade de associação que vem altissonantemente estampada no inc. XVII do art. 5º da Constituição. Ademais, o contrato de seguro e a livre adesão a uma associação

de proteção de determinado tipo de patrimônio traduzem fenômenos jurídicos rigorosamente distintos. O primeiro consiste na mais típica ou clássica forma de vinculação jurídica entre partes, a formalmente se viabilizar por ajuste de vontades. Ajuste que, *in casu*, gira em torno do câmbio das seguintes prestações contratuais: a) o pagamento pecuniário do prêmio, pelo segurado; b) a garantia de um interesse jurídico do segurado em face de riscos pré-determinados, já por conta da seguradora. A associação à entidade de proteção patrimonial, de sua banda, passa pela adesão de uma relação jurídica de base, sobre a qual se compartilham plurilateralmente riscos e garantias”.

AAPV - Essa atividade tem amparo constitucional?

MINISTRO AYRES BRITTO - “O direito ou liberdade de se associar, já citado, é do tipo individual, mas de exercício necessariamente plural ou coletivo. A Constituição Federal reconhece essa liberdade como ‘plena’, o que explica o reconhecimento dela, liberdade de associação, como um plexo de situações jurídicas ativas tão particulares quanto predispostas a uma titularidade que independe, para o seu efetivo gozo, de autorização estatal. No caso das associações aqui tratadas, ajunte-se que se cuida de

congregações humanas para a melhor disposição individual desse outro bem jurídico de nome ‘propriedade’, nos termos do inciso XXII do art. 5º da Constituição. Propriedade ou, mais exatamente, ‘propriedade privada’, já agora conforme o enunciado que se lê no inciso II do artigo constitucional de nº 170. Saltando à evidência que a propriedade privada é autêntico bem de personalidade, no clássico sentido de

que, sem a garantia de sua ‘inviolabilidade’, a vida humana se reduziria à subvida. O indivíduo, a sub indivíduo”.

AAPV - Em sua opinião, ministro, a SUSEP tem competência para autuar essas associações e cooperativas?

“ENTENDO NÃO COMPETIR À SUSEP OU A OUTRO ÓRGÃO OU ENTE DO SISTEMA NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS FISCALIZAR OU, POR QUALQUER FORMA, INTERFERIR NO FUNCIONAMENTO DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR PRIVADA”

MINISTRO AYRES BRITTO - “Pela fundamental distinção conceitual entre operação securitária e associação para proteção patrimonial recíproca, entendo não competir à SUSEP ou a outro órgão ou ente do Sistema Nacional de Seguros Privados fiscalizar ou, por qualquer forma, interferir no funcionamento das associações de proteção veicular privada. Isso porque o art. 1º do Decreto-lei nº 73/1966, que regula a operação securitária no país, restringe o seu alcance normativo às ‘operações de seguros privados’, o que, reitero, não atinge a atividade desempenhada livremente pelas associações de proteção patrimonial”.

AS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR E PATRIMONIAL QUANTO À SUA LEGALIDADE E A CONFIRMAÇÃO POR MEIO DE DECISÕES JUDICIAIS



Por Cíntia Souza dos Santos

Advogada, procuradora da AAPV, diretora jurídica da Fenaben, especialista em Terceiro Setor e especialista em Direito Previdenciário

No cenário atual está se discutindo judicialmente, na esfera criminal e cível, a legalidade das associações de proteção veicular e patrimonial.

Nas ações criminais, o Ministério Público Federal (MPF) está oferecendo denúncias em face dos diretores das associações, imputando-lhes suposta prática do crime previsto no artigo 16 da Lei nº 7.492/86, o qual descreve a atuação como seguradora, sem a devida autorização da autarquia competente, a SUSEP (Superintendência de Seguros Privados).

Importa destacar que a maioria dos inquéritos policiais estão sendo concluídos com o entendimento de que não há cometimento de crime. Entretanto, mesmo diante da conclusão por atipicidade e por falta de provas, continuam sendo oferecidas denúncias.

Como informado, a tese do MPF e da SUSEP pela existência de prática de crime vem sendo rechaçada, com conclusão pela absolvição sumária (entendimento majoritário), por atipicidade de conduta, na medida em que associações de proteção veicular não são seguradoras e não dependem de autorização da referida autarquia.

O que se pode observar nos fundamentos sentenciiais é a clara distinção entre associação e seguradora, na medida em que, na primeira, o associado paga somente se algum dos membros sobrevier prejuízo, enquanto na segunda o segurado paga independente de utilização.

Em relação às associações, os membros se unem por meio de ajuda mútua, com o fim de pagarem, conjuntamente, o prejuízo de todos os participantes. Assim, somente contribuem pelo que ocorre no presente, não havendo que se falar em pagamento por eventos futuros. Realiza-se, pois, um rateio para esta divisão, em que cada associado colabora com sua parte no pagamento. Os associados estão cientes de que quanto maior o número de contribuintes, menor será o rateio, encontrando-se cientes, ainda, de que o valor do rateio é variável, mensalmente, de acordo com a quantidade de eventos ocorridos em cada mês. É o que apontou a R. Juíza de Direito da 4ª Vara Criminal da Justiça Federal de Belo Horizonte:

“Os veículos dos associados não são segurados quanto a eventos danosos futuros, mas no caso da superveniência deles, até certo limite, é feita a distribuição do prejuízo mediante rateio variável, ou seja, não há pagamento de prêmio prévio, mas cotização de uma parte do dano suportado pelo associado, que minimiza os custos pela inexistência de cálculos atuariais e mesmo perfil de risco, itens necessariamente computados no valor do prêmio do seguro”. Sentença proferida pela 4ª vara criminal da Justiça Federal de Belo Horizonte/MG, 0019781-16.4.01.3800, Juíza Rogéria Maria Castro Debelli.

Cabe destacar, ainda, quanto ao Enunciado 185 da III Jornada de Direito Civil do Conselho da Justiça Federal, em que foi realizada interpretação ao art. 757 do Código Civil, deixando claramente exposto que as regras e a legislação de seguros não impedem que as pessoas se unam para ajuda mútua, por meio da autogestão.

“A disciplina dos seguros do Código Civil e as normas da previdência privada que impõem a contratação exclusivamente por meio de entidades legalmente autorizadas não impedem a formação de grupos restritos de ajuda mútua, caracterizados pela autogestão”.

Nesse sentido foi a sentença proferida nos autos do processo nº 0019781-30.2016.4.01.3800, supra apontado, na qual a R. sentenciante descreveu que a associação não realiza seguros, não havendo nenhum ilícito nas condutas dos diretores e associações, não se equipando ao seguro capitalista.

E ainda merece destaque o fato de que, em havendo restrição ao direito de associar-se, restará ferido o direito de liberdade do indivíduo, ao qual é permitido realizar tudo aquilo que a lei não proíbe, principalmente para fins lícitos, conforme Constituição da República no artigo 5º, inciso incisos II e XVIII.

“Deveras, nada há de ilícito na associação sem fins lucrativos de pessoas voltadas para a mútua ajuda entre os associados, com repartição de custos e benefícios mediante rateio e autogestão, que não se equipara ao seguro capitalista oferecido pelas seguradoras sujeitas à legislação específica



de regência. Daí porque a conduta narrada na denúncia não se subsume ao quanto previsto no art. 16 c/c art. 1º, parágrafo único, da Lei 7.492/86”.

(...) “Sob outro enfoque, impor restrição a tal modalidade de reunião de pessoas onde a lei não impôs caracteriza manifesto cerceamento à liberdade do indivíduo, a quem é permitido fazer tudo o que a lei não proíbe, inclusive associar-se para fins lícitos, como vimos de ver, (incisos II e XVIII do art. 5º da Constituição da República) mormente para a finalidade de buscar minimizar o risco individual no risco coletivo, pela vertente do mutualismo”. Sentença proferida pela 4ª Vara Criminal da Justiça Federal de Belo Horizonte/MG, 0019781-016.4.01.3800, Juíza Rogéria Maria Castro Debelli.

Em análise das decisões judiciais na esfera cível, especificamente quanto às ações civis públicas, temos diversas decisões judiciais confirmando que associação não é seguradora, bem como entre elas tecendo diversas distinções.

O programa é concebido e desenvolvido pelos associados, que buscam a “autogestão” dos recursos, com o fim de cobrir os eventuais prejuízos ocasionados com os veículos participantes. Tal configuração exige a mutualidade estabelecida no rateio entre os membros, sem abranger o mercado de consumo

e de seguradoras, não fornecendo serviços e seguros. Resta cristalino que o objetivo de todos os associados é comum, tornando os interesses individuais totalmente irrelevantes diante daquele representado pelo grupo.

Importa registrar que esse tipo de contrato é o plurilateral, uma vez que, ao contrário dos contratos tradicionais, inexistente relação jurídica entre os participantes, mas de cada um deles com o todo. Nesta situação, todos os participantes são igualmente e, ao mesmo tempo, credores e devedores, impedindo a confusão entre os dois institutos.

E ainda, em tal modalidade de contrato, o que existe é a realização do mutualismo puro, inexistindo lucro, análise de perfil e do veículo, bem como se o associado possui restrição em órgãos de proteção ao crédito.

Nessa parte, em especial, destaca-se o Acórdão 0014904-70.2011.4.02.5101 (TRF 2ª REGIÃO), que, no momento, encontra-se no STJ para julgamento, o qual deixa claro que a associação seria voltada para ajuda mútua com repartição de prejuízos. Ademais, a sentença proferida nos autos do processo nº 0000920-87.2011.8.26.0648, em trâmite do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, deixa claro que a associação processada não realiza seguros, não causando qualquer lesão aos associados.

Vejamos:

“Neste aspecto, observa-se que a preocupação da SUSEP, com a falta de garantia dos consumidores de que seus riscos serão efetivamente cobertos, não se sustenta. O mecanismo do contrato plurilateral envolve o conhecimento das condições do rateio das despesas verificadas entre os associados, como claramente explicitado no regulamento da associação (fls.65/72). E estão todos cientes de que, quanto menor o número de associados, maiores serão as despesas a serem custeadas por todos, e vice-versa.

A ideia, evidentemente, é dividir os prejuízos com outras pessoas na mesma situação, em sistemática diversa daquela implementada pelas companhias seguradoras, em que o contrato celebrado entre segurado e segurador efetivamente obriga o segurador “a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos determinados” (art. 757, caput, do CPC). Aliás, se o condutor de veículo automotor desejar garantias de que receberá pelo seu sinistro, caberá contratá-lo com a seguradora legalmente autorizada para tanto e pagará o preço correspondente, que contém embutidas todas as análises de riscos e as cautelas exigidas no mercado securitário. A associação Ré, porém, não fornece qualquer garantia de cobertura de risco, mas sim a possibilidade de rateio dos prejuízos já verificados entre os associados, em valor

variável de acordo com o número de associados e o total dos prejuízos sofridos. Não entram no cálculo, portanto, complexas análises de riscos, típicas dos contratos de seguro convencionais.

Verifica-se, assim, a inexistência de qualquer ilegalidade na atuação da associação Ré, que não efetua contratos de seguro na modalidade típica albergada pelo Código Civil e pela legislação específica, como explicitado acima”.

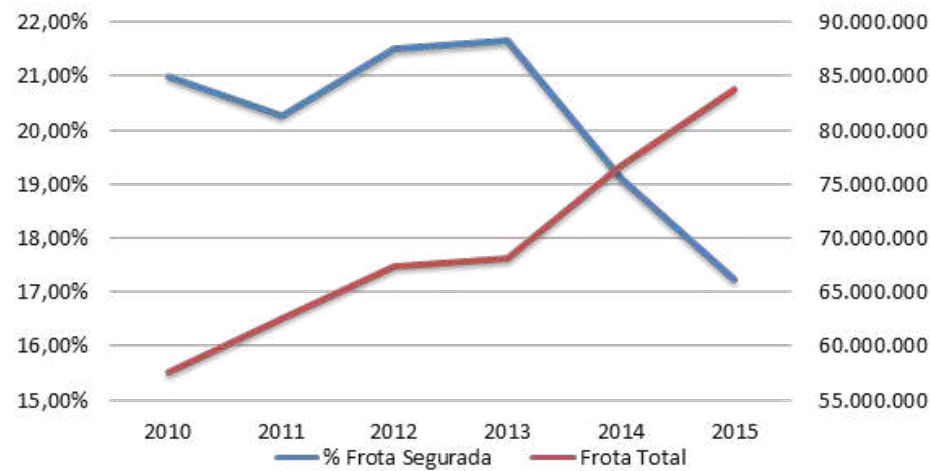
Merece ressaltar o fato de que as associações estão alcançando grandes vitórias, nas duas esferas judiciais, tendo em vista estarem comprovando que em suas atividades não há qualquer ilegalidade, bem como não há qualquer lesão aos seus associados.

Deixando claro, ainda, que o associativismo é permitido por nossa Lei Maior, pelo Código Civil, pela Declaração dos Direitos Humanos, pela Convenção Europeia dos Direitos do Homem e pela Convenção Americana Sobre Direitos Humanos. Além da legislação sobre o caso, temos a Jornada de Direito Civil, entendimentos doutrinários e diversos pareceres jurídicos sobre o assunto.

Em conclusão, diante das decisões judiciais e do amplo estudo realizado, infere-se que as associações não estão causando lesões aos associados e não estão praticando seguros, não havendo que se falar em acusação criminal a esses títulos.

O MERCADO DE AUTOMÓVEIS E SEUS SISTEMAS DE PROTEÇÃO

Entre os anos de 2010 e 2015, a frota nacional de automóveis teve um aumento significativo, saltando de 55 milhões para 85 milhões de veículos. O mercado segurador, por sua vez, não conseguiu acompanhar este crescimento, conforme exposto no gráfico a seguir:



Enquanto observamos crescimento da frota e aumento de 30 milhões de veículos no período apresentado, a parcela de veículos segurados teve queda considerável, baixando, em 2015, para aproximadamente 17%.

Segundo levantamento feito pela Brasil Atuarial com dados da SUSEP (Superintendência de Seguros Privados), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e do Serasa Experian, o mercado segurador tradicional não consegue atingir um considerável público da população brasileira, apesar de funcionar bem em muitos casos.

Característica	Número Estimado	Representatividade
Jovens entre 18 e 25 anos	27 milhões e 200 mil pessoas	13,24% da população brasileira
Restrição Cadastral	35 milhões pessoas	24,50% da população brasileira
Veículos com mais de 10 anos	31 milhões e 200 mil veículos	53% da frota de veículos brasileira
Importados com mais de 5 anos	6 milhões e 400 mil veículos	13,90% da frota de veículos brasileira
Motocicletas	19 milhões e 400 mil motos	98,31% da frota de motocicletas

Como pode ser notado na tabela acima, existem cinco características principais que dificultam a contratação de um seguro. A primeira e mais conhecida são os preços elevados para jovens entre 18 e 25 anos, que representam cerca de 13% da população brasileira.

A segunda característica que dificulta a contratação de um seguro tradicional é a restrição cadastral. Estima-se que cerca de 35 milhões de pessoas possuem algum tipo de restrição, o que faz com que elas sejam recusadas pelas seguradoras.

A terceira são veículos com mais de 10 anos, cujo preço é muito elevado ou são recusados por seguradoras,

embora representem mais da metade da frota nacional.

A quarta característica são veículos importados com mais de 5 anos, que, devido à dificuldade de manutenção e obtenção de peças de reposição, são sobretaxados.

A quinta e última característica são as motocicletas. Talvez seja esta a que mais chama atenção, pois estima-se que cerca de 98% das motocicletas do país não possuem nenhum tipo de seguro, mesmo sendo o instrumento de trabalho de centenas de milhares de pessoas.

Como dito acima, apesar de funcionar bem para alguns perfis de clientes, o mercado segurador tradicional não consegue abraçar todos os clientes

potenciais, o que deixa milhões de pessoas sem acesso a algum tipo de proteção para seus veículos.

Diante desta situação, observou-se o crescimento do mercado de associações que, baseadas no princípio de cooperativismo, conseguem fornecer proteção às pessoas que não são bem aceitas no mercado tradicional.

Estima-se que já operem no país mais de 1.700 associações com mais de dois milhões de associados. Apesar de serem números modestos, quando comparados ao mercado segurador tradicional já são bastante expressivos sob o prisma de mercado.

É forçoso observar que existem problemas nas associações, como não-pagamentos das obrigações e práticas ilegais, entretanto, não existe oficialmente nenhuma organização, não existem leis ou qualquer mecanismo de controle deste mercado, o que facilita a ocorrência de problemas.

É diante desta situação que surge a Agência de Autorregulamentação das Associações de Proteção Veicular e Patrimonial (AAPV), uma união de associações e cooperativas que buscam organizar este mercado, implantando práticas que resultem em bons resultados para todos os envolvidos.

Hoje o mercado tradicional de seguros funciona da seguinte forma:



Perceba que as associações não aparecem em nenhum ponto desta organização. Na prática, mesmo com a importância de sua atuação, são perseguidas e processadas pela SUSEP.

Obviamente, é valoroso reconhecer a importância do mercado de seguros tradicional. O objetivo não

é afrontar o mercado vigente, mas sim mostrar a relevância da atuação das associações.

Sugere-se, portanto, que exista uma regulamentação do mercado, que possibilite o bom funcionamento de associações e cooperativas, além de maior segurança para os associados.

Com um mercado regulamentado e com a presença de um órgão auto regulador como a AAPV, será possível implantar práticas importantes, como acompanhamento técnico das associações, distribuição de produtos e serviços padronizados, entre outros.

Uma possível organização seria:



Desta forma, a AAPV atuaria de forma eficiente, situando-se entre a SUSEP e as associações e cooperativas. Ela seria responsável por acompanhar o mercado e defender os interesses das associações frente aos órgãos governamentais.

A organização do mercado de associações e cooperativas é essencial para que um importante serviço como o prestado por essas organizações pare de ser chamado de “seguro pirata”.

Por **Enrico Neto**
Graduado em Ciências Atuariais com especialização em Estatística, sócio-diretor da Brasil Atuarial, especialista em auditoria de entidades do Terceiro Setor e consultor Atuarial da AAPV

A ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO MÚTUA

ASSOCIATIVISMO

A expressão associativismo designa, por um lado, a prática social da criação e gestão das associações (organizações providas de autonomia e de órgãos de gestão democrática, que contam com assembleia geral, direção e conselho fiscal) e, por outro lado, a apologia ou defesa dessa prática de associação, enquanto processo não lucrativo de livre organização de pessoas (os sócios) para a obtenção de benefícios ou finalidades comuns. Em termos gerais, a prática associativa consiste na organização voluntária de pessoas, sem fins lucrativos, com o objetivo de satisfazer as necessidades coletivas ou alcançar os objetivos comuns, via cooperação. Esta forma de organização coletiva tem como objetivos reforçar os laços de amizade, solidariedade e mutualidade, reunir esforços para reivindicar melhorias na comunidade, defender os interesses dos associados, desenvolver interesses coletivos de trabalho, produzir e comercializar de forma cooperada, melhorar a qualidade de vida e participar no desenvolvimento da região na qual as associações estão inseridas.

HISTÓRICO NA HUMANIDADE

No feudalismo, que não representou um modelo único e imutável de organização social, política e econômica, geralmente autossuficientes, a população praticava escambo, no qual a escala social era quase impossível. Com a crise do sistema, iniciaram-se as grandes conquistas, que fortaleceram a burguesia em algumas cidades europeias e também as associações das atividades mercantis, que já tinham em seus genes a mutualidade como princípio básico de sucesso.

Elas procuravam, por exemplo, evitar que houvesse uma concorrência desleal entre os artesãos de um mesmo ofício, dando mútuas ajudas financeiras às viúvas e aos órfãos. Nessa época, os mercadores também se organizavam em guildas (associações de classe). A aliança entre a burguesia e os reis, que necessitavam de maior segurança nas estradas e rotas marítimas, desencadeou uma série

de financiamentos pela burguesia, com conquistas de novas terras, fortalecendo uma verdadeira revolução tecnológica marítima.

A construção de caravelas para transporte de mercadorias era crescente, assim como o surgimento de novas rotas comerciais da Europa para as Índias, África e Américas. Com os riscos das embarcações carregadas, muitas vezes os produtos não chegavam aos destinos e, para fortalecer o amadurecimento dos negócios, foram criadas associações comerciais mútuas, que garantiam o pagamento dos prejuízos por meio de rateio entre os sócios.

NO BRASIL

Segundo Thomas Skidmore, Cabral foi contratado para realizar a expedição e oficializar a descoberta das terras portuguesas no Novo Mundo. Foi somente em 1534 que se iniciou a implantação do modelo português de colonização, com as capitânicas hereditárias e sem a presença da nobreza portuguesa, que não quis associar-se a este projeto. Nesta expedição colonizadora veio Brás Cubas, fidalgo português, nomeado feitor e fiscal, que em 1543 fundou a primeira associação sem fins lucrativos no Brasil, em funcionamento até os dias atuais: a irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Santos (SP).

AS CONTRIBUIÇÕES DO SEGUNDO E TERCEIRO SETOR

Para abordar o tema, é pertinente distinguir primeiramente os três setores econômicos: Primeiro, Segundo e Terceiro Setor. Numa perspectiva simples, o Primeiro Setor opera os recursos públicos para fins públicos, enquanto o Segundo opera recursos privados para fins privados sejam com fins lucrativos ou não, e o Terceiro Setor se utiliza de recursos públicos e privados para fins públicos.

A participação das entidades do Segundo Setor, de Direito Privado, sem fins lucrativos, mostra-se primordial no auxílio ao Estado para atingir os objetivos constantes na Constituição e seus



Por **Aurélio Brandão**

Bacharel em Direito, fundador da AUTOBEM Brasil, co-fundador e 2º vice-presidente da AAAPV, sócio e CEO da startup REBCAR e autor do livro “Gestão de Cooperativas - Administrando Fundo Mútuo”.

desdobramentos infraconstitucionais, repartindo entre si a responsabilidade de assistência social e outros direitos sociais.

Luiz Carlos Abreu Mendes aponta as dificuldades de se recuperar as memórias de desempenho do associativismo ou filantropia no Brasil. Todavia, temos diversos registros a partir dos anos 90, com os movimentos populares e a multiplicação de entidades sem fins lucrativos, com objetivos privados. Na forma como conhecemos, esse fenômeno recente é global. Nos anos 80 e 90 e na primeira década dos anos 2000, passam por grandes rejeições de grupos mercantis, quando surge o associativismo de forma independente.

O embalo do desenvolvimento mundial, com a globalização dos países nas últimas três décadas, impulsionou dezenas de milhões de brasileiros à classe média. Apoiada por programas sociais, crédito farto e juros mais baixos, muita gente conseguiu colocar o primeiro carro zero quilômetro na garagem, financiar a casa própria, viajar de avião, ter plano de saúde, fazer seguros e entrar na universidade.

Estes mesmos brasileiros, com intuito de proteger seus bens de consumo duráveis, passaram a preocupar-se com a segurança do patrimônio até então conquistado, por meio da união em associações sem fins lucrativos em várias regiões do Brasil.

Por outro lado, um estudo da Coordenação Nacional do Observatório das Metrópoles: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, a respeito da evolução da frota de automóveis e motos no Brasil, mostra que terminamos o ano de 2012 com um total de 76.137.125 veículos automotores. Em 2001 eram aproximadamente 34,9 milhões de veículos. Houve, portanto, um incremento da ordem 41,2 milhões, ocorrendo, assim, um crescimento superior a 145,6% entre esses dez anos.

Vale lembrar que o crescimento populacional no Brasil, entre os dois últimos Censos Demográficos (2000 e 2010), foi de 11,8%. O número de automóveis passou de pouco mais de 24,5 milhões em 2001 para 50,2 milhões em 2012. Esse crescimento elevado em 2012 também ocorreu nas principais regiões metropolitanas, números esses



que, atualizados, mostram uma frota de veículos e motocicletas superior a 90 milhões.¹

Com tal crescimento exorbitante, deficiência na segurança pública e o aumento da criminalidade no Brasil, as seguradoras passam a desprezar o mercado segurador no ramo de automóveis, pois acreditam ter vários riscos que não interessam aos investidores.

O SURGIMENTO DA PROTEÇÃO VEICULAR

Ao pesquisar entidades em atividades contemporâneas, que se preocupam com proteção patrimonial veicular, principalmente da classe dos caminhoneiros, é possível notar que, iniciou-se na década de 80, o Fundo de Assistência ao Carreteiro Autônomo (FACA), no estado de São Paulo. Esse é um fundo de assistência formado por carreteiros autônomos e microempresários do setor que, desde 1987, uniram-se para garantir, por meio da mutualidade do patrimônio, suas principais fontes de renda.

Entre os objetivos do FACA está a difusão de modernos métodos e técnicas de transportes, visando a melhoria e aprimoramento da produtividade racional do transporte para empresas comerciais e industriais, seguindo as normas legais estabelecidas

para transporte em geral, além de proporcionar proteção para todos os caminhoneiros integrados ao sistema com a proteção de seus caminhões e carretas.²

Já no ano seguinte, 1988, fora fundada a Cooperativa de Consumo dos Transportadores de Autônomos do Estado de MG (COOPERCEMG), na cidade de Betim-MG. Esta entidade representava os interesses de cegoneiros que compartilhavam não só os riscos da profissão, mas também o consumo coletivo de produtos comuns a todos.³

Em outros estados também já se destacavam outras entidades com os mesmos fins de diminuir os custos dos transportes, possibilitando preços mais acessíveis na prestação de serviços. Em 23 de novembro de 2001 foi criada a Cooperativa de Transporte de Cargas Geral (Cooral), em Marau-RS, por um grupo de transportadores que prestavam serviços à antiga empresa Perdigão Agroindustrial S/A.

A Cooral é uma cooperativa de transportadores de cargas voltada aos interesses de seus cooperados no intuito de proporcionar-lhes vantagens lícitas e socioeconômicas, promovendo o estímulo e desenvolvimento progressivo, facilitando o acesso às cargas e oferecendo alternativas para o exercício de suas atividades.⁴

¹ Site Jornal Zero Hora

² Site Portal FACA

³ Site Infoplex

⁴ Site Cooral



UM FUNDO PARA SALVAR OS CAMINHONEIROS

O aumento das ocorrências de roubos de cargas tem causado incontáveis prejuízos na vida dos caminhoneiros de todo o país. Em 2015, o número de registros bateu recorde: foram 19.250, um prejuízo de 1,12 bilhão de reais.

As histórias de violência e prejuízo vêm crescendo a cada dia e assustando aqueles que têm o caminhão como ferramenta de trabalho, que utilizam o veículo para ganhar a vida e sustentar a família.

O medo que a categoria enfrenta vai muito além das longas jornadas e do constante perigo. Os trabalhadores ainda têm que arcar com combustível, pedágio e manutenção do caminhão, além dos gastos mensais com o seguro do veículo. Por exemplo, o preço do seguro para um caminhão de R\$ 200 mil custa, em média, R\$ 40 mil por ano. Muito dinheiro para quem recebe um salário que gira em torno de R\$ 3,9 mil.

Existe hoje, aproximadamente, mais de um milhão de caminhoneiros nas estradas brasileiras. Dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) revelam que esses profissionais possuem uma idade média de 44 anos e trabalham 11,3 horas em veículos velhos, de 14 anos de uso.

Esses dados demonstram a necessidade de proteção para com a categoria. Para tanto, os Poderes Executivo e Legislativo precisam estar em sintonia para propor medidas que são de interesse do segmento, responsável por 58% da mercadoria que circula no país.

No ano passado, a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA)

aprovou uma importante proposta: o Projeto de Lei do Senado (PLS) 356/2012, de minha autoria, que prevê a criação de um fundo para cobrir danos aos caminhoneiros.

A matéria permite aos caminhoneiros se organizarem em associação para criar fundo próprio, desde que os recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e reparação de danos aos veículos por furto, acidente e incêndio, entre outros.

Além de maior segurança aos caminhoneiros, a proposta também visa preservar as associações, que se organizam para proteger o veículo dos associados, em um sistema de autogestão e rateio dos custos entre os associados, já que as seguradoras se recusam a assegurar veículos com mais de 15 anos de uso e, quando o fazem, cobram valores impossíveis de serem pagos pelos motoristas autônomos.

Lembro aqui a fala do relator do projeto na CMA, senador Eduardo Amorim (PSDB-SE): “Não podemos fechar os olhos para esses brasileiros heroicos, que trocam os dias e as noites de conforto com a sua família, para, sob o testemunho do Sol e da Lua desbravar, com audácia, as perigosas estradas brasileiras no cumprimento de sua missão de abastecer, com produtos essenciais, as casas de todos os cidadãos espalhados por este país de extensão continental”.

Esperamos agora que o plenário do Senado e futuramente a Câmara dos Deputados cumpram sua parte, e deem aos caminhoneiros mais conforto para percorrer as tortuosas estradas brasileiras.

Por senador Paulo Paim (PT/RS)

“A SUSEP quer inviabilizar a atuação das associações e manter o mercado intacto, sem que haja divisão. Ela acredita que nenhuma associação pode fazer a atividade no lugar de uma seguradora, porque estaria invadindo um mercado que é fiscalizado por ela”, afirmou a ministra Eliana Calmon.



AAAPV TEM AUDIÊNCIA COM SUBPROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA E MINISTRA PARA CELEBRAÇÃO DE TAC

Reunião aconteceu na sede da Procuradoria-Geral da República (PGR), em Brasília-DF, e também discutiu a participação de órgãos como a SUSEP e a CNSeg no Conselho de Ética da AAAPV

O presidente da AAAPV (Agência de Autorregulamentação das Associações de Proteção Veicular e Patrimonial) Raul Canal e os três procuradores da entidade, Cíntia Souza, Renato Assis e Ricardo Saldanha estiveram, no dia 28 de março, em uma audiência com o subprocurador-geral da República, Jose Elaeres Marques Teixeira, e a ministra Eliana Calmon, para discutir a celebração de um Termo de Ajuste de Conduta (TAC), na sede da Procuradoria-Geral da República (PGR), em Brasília-DF.

A proposição de instauração do TAC surgiu a partir da necessidade de regulamentar as atividades das associações. Com o termo, as regras de funcionamento seriam definidas perante os procuradores da República, e os problemas seriam resolvidos com mais agilidade e eficácia do que se forem a juízo. “O TAC também estabelecerá parâmetros, limites e diretrizes a fim de que não haja conflitos de interesses entre o mercado segurador e o associativismo de socorros mútuos”, comentou o presidente da AAAPV.

CONSELHO SUPERIOR DE ÉTICA

Na oportunidade, os membros da AAAPV também falaram sobre a participação de órgãos como a SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) e a Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização (CNSeg) no Conselho de Ética da entidade.

O objetivo é que cada instituição indique um membro ou servidor para compor o Conselho, que irá julgar associações que estiverem fora dos parâmetros estabelecidos, atuando como um auxiliar do Ministério Público Federal (MPF).

Em resposta, o subprocurador-geral da República solicitou que a AAAPV faça uma narrativa com o tipo de posicionamento que acredita que o Ministério Público Federal deva ter no assunto. “Sou coordenador da Terceira Câmara e a SUSEP é uma autarquia que está sujeita à nossa atuação. Tenho tido um bom diálogo com eles, que têm nos ouvido”, comentou.

APÓLICE REJEITADA

Na reunião, a ministra Eliana Calmon relatou ao subprocurador-geral da República que havia feito um seguro veicular por uma empresa que, poucos dias após a adesão, enviou uma carta para a magistrada notificando-a sobre a devolução do valor pago e rejeição da apólice, por ela ser uma “Pessoa Politicamente Exposta (PPE)”.

Com a situação, Calmon decidiu entrar na linha de defesa das associações e, inclusive, já realizou um estudo sobre o caso. “A SUSEP quer inviabilizar a atuação das associações e manter o mercado intacto, sem que haja divisão. Ela acredita que nenhuma associação pode fazer a atividade no lugar de uma seguradora, porque estaria invadindo um mercado que é fiscalizado por ela”, afirmou a ministra.

Por **Andrew Simek**

A CONSTITUCIONALIDADE DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO PATRIMONIAL E A NÍTIDA DIFERENÇA DAS SEGURADORAS

Por Ricardo Saldanha

Advogado militante no Terceiro Setor e especialista em Direito Público e Processual Civil



A Constituição Federal Brasileira dispõe, no inc. XVII, art. 5, que é plena a liberdade de associação para fins lícitos, proibindo apenas as associações de caráter paramilitar. O inc. XVIII do citado artigo constitucional aborda a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas, que independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seus funcionamentos.

A presença desses dois dispositivos na Carta Magna de 1988 deixa claro que a Assembleia Constituinte reconheceu a grande importância do associativismo no país, bem como se preocupou com a defesa do mesmo, tanto que, expressamente, só impôs duas limitações constitucionais à liberdade de associação, ambas relacionadas às suas finalidades e previstas no artigo 5º, inciso XVII, da CF/88, que são percorrer fins ilícitos e ter caráter paramilitar, bem como deu às mesmas duas garantias coletivas: vedou a interferência estatal no funcionamento das associações e estabeleceu que só podem ser dissolvidas compulsoriamente ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial transitada em julgado.

A associação de pessoas é fruto da liberdade de associação presente em nossa constituição. Segundo o ilustre professor Carlos Ayres Britto, “o direito constitucional de se associar é do tipo individual, mas de exercício necessariamente plural ou coletivo e decorre da liberdade de associação”.

O mestre Ayres Britto define Associação como “pessoas jurídicas civis ou não mercantis, voluntariamente e espontaneamente constituídas, por pessoas físicas, em seu formato mais simples

e no uso da autonomia de vontade em que se constitui a liberdade individual de se autodeterminar juridicamente. Logo, as associações com direta expressão da liberdade individual que se consorcia com a outra(s) para o alcance de um objetivo comum”.

Verifica-se ser a liberdade individual, nos países de regime democrático, um importante princípio constitucional, guardando valores fundamentais da ordem jurídica dos mesmos. Ela decorre do princípio geral do direito “liberdade”, e se constitui como um dos principais princípios da democracia.

Desde a introdução da liberdade associativa como direito fundamental na Constituição de 1891, as associações contribuem com o desenvolvimento econômico, político e social do Brasil. As associações de proteção patrimonial e automotiva surgiram em todo o país, sobretudo na última década, representando, atualmente, uma verdadeira engrenagem socioeconômica, empregando dezenas de milhares de pessoas, produzindo milhões de reais em riqueza para o Brasil e, mais do que isso, dando amparo aos milhões de brasileiros com menor poder aquisitivo, via de regra inseridos na chamada classe “C”, que não possuem a menor condição de usarem o seguro patrimonial ou automotivo ofertados no mercado securitário.

Salienta-se que a impossibilidade de utilizar o mercado securitário advém do fato de não possuírem dinheiro suficiente para tanto ou por terem os seus dados pessoais lançados nos bancos de dados de restrição ao crédito.

Encurralados entre a extrema necessidade de terem os seus veículos protegidos e a impossibilidade de contratarem um seguro é que surgem as associações de proteção patrimonial, na qual as pessoas, em grande maioria com poder aquisitivo menor, se uniram para mutuamente protegerem os seus patrimônios, em especial, veículos, rateando as despesas entre si.

O mutualismo que se pratica nas associações de proteção patrimonial não é igual ao mutualismo que se tem no contrato de seguro; há clara e nítida distinção. No contrato de seguro é feito o cálculo atuarial da sinistralidade e acrescentado o lucro da seguradora, existindo, dessa forma, um mutualismo impuro, podendo ser dito que há a socialização do possível prejuízo (risco) e a privatização do lucro para as seguradoras.

Já nas associações de proteção automotiva o mutualismo praticado é puro, pois há a socialização (rateio) dos prejuízos, esses já certos e determinados, sem haver lucro, possibilitando a cada associado um custo mensal bem inferior ao praticado pelas companhias seguradoras. Salienta-se que a qualidade dos serviços prestados depende única e exclusivamente da gestão pelos próprios associados, estando todos cientes das possíveis vantagens e desvantagens dessa proteção.

Em aprimorada distinção entre associações patrimoniais e seguradoras, encontramos no parecer jurídico confeccionado pelo professor Ayres Britto uma das mais perfeitas análises jurídicas. Segundo o citado mestre, o “seguro compõe um centrado

ramo de negócio desenvolvido no horizonte econômico do mercado, operando com base em rigorosos métodos atuariais que são submetidos à efetiva fiscalização estatal com o objetivo de garantir a saúde financeira e a aptidão jurídica da extensa rede de relações securitárias por todo o país”.

Já nas associações de proteção patrimonial, gênero da qual as associações de proteção veicular são espécies, o que se tem, ainda segundo Ayres Britto, é “um ambiente restrito e concentrado, em que os riscos e as respectivas garantias são compartilhados a partir do pleno conhecimento do universo patrimonial envolvido, o que se dá pela adesão voluntária a uma relação jurídica de base, de índole estatutária, vínculo pelo qual se desenvolve um peculiar formato de autogestão de riscos. Um válido modelo de garantia recíproca, elaborado e tocado pelos associados e para os associados, com processos deliberativos tão transparentes quanto participativos, sempre com o olhar atento do próprio dono”.

Conclui-se, portanto, que as associações de proteção patrimonial são, em síntese, a expressão do direito à liberdade individual exercida de forma plural, coletiva, honesta e harmoniosa pelo povo brasileiro, criando riquezas para a nossa nação, empregando e protegendo o patrimônio daqueles que não podem pagar ou que são rejeitados pelas seguradoras. No dizer do incomparável professor Ayres Britto, “contrato de seguro e proteção veicular são como água e óleo: não se misturam”.



A ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO VEICULAR COMO INSTRUMENTO DE INCLUSÃO SOCIAL E OS IMPACTOS ECONÔMICOS NO BRASIL

A Constituição Federal trata sobre alguns pilares que dizem respeito à base legal das associações. Em seus cinco incisos, o artigo 5º fala sobre as bases constitucionais das associações de fins não econômicos.

O associativismo é um direito fundamental, o qual vem garantir às pessoas liberdade de se associar a qualquer órgão dos quais sejam legalmente constituídos e com condutas legais. Portanto, o direito de associação é fundamental do ser humano que, como a própria classificação indica, nenhuma lei ou ato dos Poderes Legislativo, Executivo ou Judiciário tem o condão de suprimir, posto ser fundamental.

As cláusulas do artigo 5º da Lei Maior e seus incisos são inalteráveis, ou seja, são cláusulas pétreas. Significa, ainda, as prerrogativas e instituições que o ser humano concretiza em garantia de uma convivência digna, livre e igual de todos. Conforme cita José Afonso da Silva, no livro Curso de Direito Constitucional (2001, p. 182), “*trata-se de um direito sem o qual a pessoa não se realiza, não convive e, às vezes, nem mesmo sobrevive*”.

Nessa ótica, associar-se consiste em um direito fundamental individual de liberdade que, em síntese, confere à pessoa o direito de agir, de atuar livremente, com

autonomia de vontade, como podemos verificar em seu artigo 5º, caput da Constituição Federal, que assim dispõe: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade nos termos seguintes (...)”.

Neste condão ninguém poderá ou será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei, ou, em outras palavras, que todos são livres para agir ou não agir, conforme sua necessidade, exceto quando uma lei legítima ou constitucional determine uma proibição ou uma conduta impositiva. Dessa forma, sendo um direito à liberdade, o direito de associação implica em uma ação de interessados no seu exercício ou de uma renúncia, caso não tenham a necessidade de se associarem. Nenhuma lei pode impedir de associar-se, da mesma forma que nenhuma lei pode obrigá-los a fazer.

Sabemos que os estados não oferecem adequadamente à população uma estrutura capaz de suprir todos estes pontos acima explicitados. Desta forma, a iniciativa privada vem massivamente se mobilizando para cumprir aquilo que a nossa Lei Maior instituiu,

mas não foi cumprido. Neste passo, temos um crescente aumento na instituição de associações privadas sem fins lucrativos, consolidado por organizações de pessoas físicas com o mesmo fim essencial: a ajuda mútua em benefícios de toda a sociedade.

Consequentemente são criadas associações para suprir lacunas deixadas pelo poder público no que diz respeito, por exemplo, à segurança e transportes; o primeiro ponto trata dos direitos individuais e coletivos, enquanto o segundo trata dos direitos sociais.

No Terceiro Setor não existe controle político direto e ele tem independência para guiar o seu próprio futuro. Podemos dizer assim que as entidades privadas criadas com finalidade complementar às públicas visam contribuir com soluções de problemas sociais aos interesses da população, ou, melhor dizendo, ao interesse coletivo.

Neste contexto, apresentaremos a importância que o Terceiro Setor tem nos processos de assistencialismo para a população como um todo, no qual é capaz de gerar emprego e renda diretos e indiretos, respondendo às necessidades que a população carece.

No mundo, a expansão do Terceiro Setor é um fenômeno que movimenta cerca de US\$ 1 trilhão, o que correspondente à média de 3,5%

do PIB (Produto Interno Bruto) em 22 países, conforme dados do Institute of Policy Studies - The John Hopkins University. No Brasil, não foi e não está sendo diferente, no qual os dados mostram um crescimento enorme, com diversas pessoas jurídicas em atividade. As associações representam, segundo pesquisadores, 1,4% na constituição do PIB brasileiro, o que significa um montante de aproximadamente R\$ 32 bilhões, conforme levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no estudo “As

fundações privadas e as associações sem fins lucrativos no Brasil”.

No Brasil temos, em média, 1.700 associações de proteção veicular ativas. Somente em 2016 estas entidades geraram, no país, uma movimentação financeira de R\$ 1,9 bilhão, com a criação de aproximadamente de 9.097 empregos formais diretos. Podemos observar que hoje tais associações ajudam no crescimento socioeconômico do país.

Como a finalidade das associações

é manter um custo baixo na prestação de serviço, tendo em vista o rateio de despesas para cada associado, é de interesse da diretoria valer-se de meios mais baratos e com qualidade, contratando oficinas de menor porte que fazem parte da localidade e região da associação. Com isso, são gerados serviços para mais de 3.830 fornecedores. Indiretamente as associações criam empregos formais, como dito antes, e informais, pois geram renda a milhares de pessoas em todo o país.

	Funcionários	Folha	Faturamento
Média	5,351351351	39.176,70	1.163.525,09
Associações no Brasil	1.700		
Estimativas	9.097	66.600.396,89	1.977.992.649,32

Fonte: Assis Videira Contabilidade e Brasil Atuarial – 2016

A criação destas entidades vem aquecendo o mercado como um todo e com crescimento. Consequentemente, surge a profissionalização de prestadores de serviços e do comércio em todo o país. As necessidades da população estão sendo supridas e as entidades deste segmento gritam por ajuda na regulamentação, para serem transparentes e dar melhores serviços a seus associados.

Nessa ótica, as associações no mercado atual vêm sendo uma grande ferramenta de inclusão social de seus membros. Enquanto as seguradoras têm algumas prerrogativas de verificação para aceitar o veículo, tais como: veículos com até 10 anos uso, importados com até 5 anos de uso e rebaixados não são aceitos, dentre outros fatores, as associações não dependem de nenhuma condição, desde que o veículo esteja em boas condições, é claro.

Ademais, as associações, além de proteção veicular, contam também com diversos benefícios e parcerias com variadas empresas, dando-lhes descontos em faculdades, cursos preparatórios, lojas de acessórios

veiculares, rastreadores, serviços gerais para residências, auxílio jurídico, desconto em medicamentos e postos de gasolina, etc.: realmente têm se tornado um clube de benefícios. Mas não para por aí: também contribuem para eventos sociais de pessoas carentes em todo o país. É bom deixar claro que cada associação faz e disponibiliza seus benefícios de acordo com o que a assembleia geral decidir.

Como explanado, verifica-se que as associações trabalham com a parte do mercado excluída pelas seguradoras que, como informado anteriormente, fazem cálculos de risco e oneram a proteção veicular de seus segurados por motivos de não se enquadrarem em um perfil aceito por elas. É direito de todos a livre escolha por um seguro ou associação de proteção veicular. O que seria inviável é não proteger o bem que por muitos são comprados com muito trabalho e, na maioria das vezes, financiado.

O associativismo é direito fundamental que se encontra esculpido na Constituição Federal de 1988. Todos têm o direito de

livre escolha e este tipo de opção no mercado tem gerado grandes discussões judiciais, ao qual a SUSEP, o Ministério Público e a Polícia Federal vêm tentando intervir de forma arbitrária e inconstitucional em um segmento que é permitido por lei.

A partir das informações acima expostas, conclui-se que as associações, sem necessitar de autorização da SUSEP, podem prestar serviços de proteção veicular para seus associados, desde que funcionem sob regime fechado de ajuda mútua.

Destarte, com as elucidações apresentadas, as atividades das associações são totalmente legais e diferenciadas de seguro, sendo cada vez mais aceitas e abrangidas pelo mercado brasileiro como instrumento de inclusão social e, consequentemente, trazendo impactos positivos na economia do país.

Por Cassiano Silva

Advogado e contador especialista em Perícias Judiciais e defesa de associações em todo o Brasil. Sócio do escritório Assis Videira Consultoria e Advocacia e Assis Videira Contabilidade



INICIATIVAS LEGISLATIVAS ACERCA DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR: ANÁLISE E REFLEXÃO

Por Renato Assis

Advogado, especialista em Terceiro Setor, autor do livro “Direito Processual e o Constitucionalismo Democrático Brasileiro” e procurador-geral da AAPV

Nas últimas décadas, assistimos em nosso país um aumento vertiginoso da insegurança pública e da violência social, sendo raros os brasileiros que nunca foram diretamente afetados por estas mazelas sociais. Em meio à total falência financeira e estrutural das instituições democráticas, o surgimento da atividade de proteção veicular no Brasil adveio como uma solução simples e viável, e mais importante: de iniciativa popular, com a clara finalidade de sanar a enorme carência existente em relação à proteção patrimonial causada pelo caos na segurança pública e pelo verdadeiro cartel das empresas de seguros, que somente protegem o patrimônio livre de risco, deixando à margem do mercado uma enormidade de necessitados.

A atividade se desenvolveu e se organizou em menos de uma década, dada sua total adequação frente aos problemas que a demandaram e ao alto grau de viabilidade econômica por não haver finalidade lucrativa. Contudo, ao contrário do que diz o senso comum, parte das instituições sociais têm travado um verdadeiro “combate” à atividade, chamando a nossa atenção para a atuação administrativa e judicial da SUSEP (Superintendência de Seguros Privados), em defesa dos interesses das seguradoras e contra o desenvolvimento da atividade de proteção veicular, por entenderem que o desenvolvimento da atividade ameaça o cartel tão bem operado pelas seguradoras (com o aval da autarquia que deveria fiscalizá-las).

Infelizmente, notamos que em nosso país é comum que autarquias federais, agências

reguladoras e outros órgãos, que deveriam vigiar a atuação de suas “fiscalizadas” em defesa do interesse público, atuem em sentido contrário, ignorando o interesse comum de milhares de pessoas em benefício do interesse financeiro e mercadológico de poucos outros.

Ocorre que o embate judicial iniciado pela SUSEP não surtiu os efeitos esperados. A autarquia, que esperava encerrar as atividades de todas as associações com certa facilidade, viu-se derrotada em uma série de julgados. O Poder Judiciário tem se mostrado dividido na análise da questão, com decisões para ambos os lados, mostrando o quão controversa é a matéria.

Tal embate despertou, nos últimos anos, a atuação do Poder Legislativo. Este tem se mobilizado, com a finalidade de regulamentar de uma vez por todas a atividade, cessando a atuação da SUSEP e de suas “fiscalizadas” contra esta importante atividade, que se mostra como única opção de proteção patrimonial à maioria dos brasileiros, que se veem alienados pelo mercado securitário.

Assim como no caso das decisões judiciais que favorecem a atividade de proteção veicular, temos iniciativas legislativas tramitando tanto no Senado quanto na Câmara Federal, sendo essas originárias de diversos estados do país (RS, GO, RJ e MG). Igualmente, podemos verificar uma total pluralidade partidária na apresentação dos projetos, sendo cada um de um partido diverso (PSD, PTN, PT e PRB). Notamos, pois, que existe um grande coro no Congresso Nacional, que reflete os anseios das ruas para que a perenidade desta tão importante atividade seja garantida.



Assembleia de criação da AAPV, realizada em 28 de junho de 2016, no Senado Federal (Auditório Teotônio Vilella)

A seguir faremos uma breve explanação sobre os projetos que atualmente tramitam no Congresso Nacional, demonstrando que é uma questão de tempo para que a discussão em tela reste pacificada, tanto no Poder Judiciário quanto no Poder Legislativo. Lado outro, apresentaremos também um único projeto que caminha em sentido contrário.

PROJETO DE LEI 356/2012

De autoria do senador Paulo Paim (PT/RS), o projeto “altera o art. 53 do Código Civil para permitir aos transportadores de pessoas ou cargas organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros”.

Trata-se do primeiro Projeto de Lei que foi apresentado em favor da atividade, em 09/10/2012. Conforme se infere da ementa acima transcrita, o projeto visa a regulamentação das atividades das entidades que protegem somente veículos de transporte de cargas ou pessoas. Não abrange as associações e entidades que protegem veículos leves e de passeio, dentre outros (maior fatia do mercado de desamparados). Contudo, nada impede que, sendo aprovado, seja um precursor para que outras categorias alcancem o

mesmo resultado, buscando isonomia de direitos.

O projeto foi inicialmente analisado pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), incluído em pauta e analisado somente em 25/03/2015, sendo definida a análise inicial pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle do Senado (CMA) onde, em 15/09/2015, foi aprovado foi aprovado com a apresentação de uma única emenda e enviado de volta à CCJ, quando também foi aprovado, contudo, com a inclusão de mais quatro emendas, em 16/12/2015. Com a interposição de recurso, o projeto foi enviado a Plenário, sendo apresentadas mais duas emendas, em 22/04/2016, seguido do retorno do projeto à CMA em 17/08/2016. Em 01/11/2016 houve requerimento para que o projeto fosse analisado ainda pelo Comitê de Admissibilidade de Emendas (CAE), além das comissões que constam no despacho inicial.

Constata-se que após quase três anos “adormecido” o projeto tem tramitado de forma bastante ativa e conturbada, com a clara atuação de bancas a favor e contra a atividade.

PROJETO DE LEI 4844/2012

De autoria do deputado federal Diego Andrade (PSD/MG), o projeto “altera o art. 53 do Código Civil para permitir aos transportadores de pessoas ou cargas organizarem-se em

associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros”.

Foi apresentado pouco tempo após o primeiro projeto, em 12/12/2012. Conforme se infere da ementa acima, também visa a regulamentação das atividades somente das entidades que protegem veículos de transporte de cargas ou pessoas, sem atenção às associações que protegem veículos leves e de passeio. É praticamente idêntico ao primeiro projeto, embora estejam em casas diferentes (este no Senado Federal).

O projeto tramita de forma tranquila e constante, tendo sido aprovado por unanimidade pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) em 27/11/2013. Na Comissão de Finanças e Tributação (CFT), houve realização de uma audiência pública em 29/09/2015 e aprovação em 06/07/2016. Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), onde ainda se encontra, foram apresentadas duas emendas em 09/08/2016, estando paralisado desde então.

Embora tenha uma tramitação mais “ativa” em comparação com o projeto anterior, este não nos mostra o mesmo grau de disputa interna em relação à discussão da matéria. Mostra-se, pois, com uma excelente possibilidade de aprovação nos próximos meses ou anos.

PROJETO DE LEI 3139/2015

De autoria do deputado Federal Lucas Vergílio (SD/GO), o projeto “altera a redação do caput do art. 24, acrescido dos §§ 1º, 2º, 3º, 4º e 5º, e modifica o art. 36, mediante a inserção da alínea “m”, ambos do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966”.

Trata-se do único Projeto de Lei contrário aos interesses das associações de proteção veicular (e por que não, ao interesse social). Foi apresentado em 29/09/2015, sendo fácil notar pelo texto que o mesmo visa encerrar a atuação das entidades, pois o texto proíbe associações, cooperativas e clubes de benefícios, pessoas naturais e

jurídicas, de constituir, operar, comercializar ou realizar contratos de natureza securitária, ou quaisquer produtos que prevejam coberturas, ressarcimentos, indenizações e proteção para quaisquer fins, inclusive aqueles que sejam assemelhados ou idênticos aos de seguros de danos ou de pessoas, assim como instituir e administrar fundos mútuos para tais finalidades.

Inicialmente, a tramitação foi direcionada à CFT e CCJC. Ainda em 06/10/2015, o projeto foi recebido na CFT e definida a relatoria. Em 28/10/2015 encerrou-se o prazo para emendas na comissão, sem apresentação de nenhum requerimento. Em 01/12/2015 foi apresentado requerimento por parte do deputado João Campos (PRB/GO), para que o projeto tramite também na Comissão de Seguridade Social e Família (CSSF), sendo o mesmo aprovado em 05/01/2016, e o projeto enviado à referida comissão em 05/02/2016. Assim como na anterior, o prazo para emendas encerrou-se em 25/08/2016, sem manifestações. Em 12/09/2016 houve requerimento da deputada Christiane de Souza Yared (PR/PR) para realização de audiência pública sobre o tema, sendo o mesmo requerimento feito pelo deputado em 14/09/2016. Ambos foram aprovados em 05/10/2016.

Embora o projeto ainda esteja no início de sua tramitação, constata-se facilmente que o mesmo tem demandado maior atenção por parte dos deputados, com diversos requerimentos apresentados, tanto para análise em um maior número de comissões, quanto para a realização de audiência pública sobre o tema. O que comprova a atenção e preocupação por parte dos deputados para com o projeto, que pode proibir uma atividade claramente legal, impedindo o mutualismo na socialização de prejuízos e devolvendo a milhares de brasileiros o risco individualizado de viver em um país que não se preocupa com a segurança pública.

Nota-se que a própria origem do projeto já deixa claro os interesses de quem visa proteger, pois o mesmo foi apresentado por ninguém menos que o filho de Armando Vergílio, presidente da FENACOR (Federação Nacional dos Corretores de Seguros), ex-superintendente da SUSEP, ex-



Mais de 200 pessoas participaram da assembleia de criação da AAAPV

vice-presidente do CNSP (Conselho Nacional de Seguros Privados) e ex-presidente da Escola Nacional de Seguros do Sindicato dos Corretores e Empresas Corretoras de Seguros no Estado de Goiás (Sincor-GO). Seria mera coincidência? Verifica-se, pois, que o projeto apresentado pelo deputado dificilmente visa defender os interesses coletivos do povo do Estado de Goiás e dos demais brasileiros, mas, sim, a um milionário mercado que pertence a poucos.

PROJETO DE LEI 5523/2016

De autoria do deputado federal Ezequiel Teixeira (PTN/RJ), o projeto “altera o artigo 53 da lei 10.406/2002, Código Civil, para permitir que proprietários ou possuidores de bens móveis e imóveis possam organizar-se em associações para proteção patrimonial mútua”.

Apresentado em 08/06/2016, trata-se do projeto de maior destaque em favor das entidades associativas que oferecem a proteção veicular. Ao contrário dos anteriores, não se limita à proteção de veículos de transporte de carga e pessoas, se estendendo a bens móveis e imóveis de qualquer natureza (o que inclui veículos leves e de passeio, motocicletas, etc.).

Inicialmente, a tramitação foi direcionada à CFT e CCJC. Ainda em 09/06/2016, o deputado Ezequiel Teixeira apresentou em plenário requerimento para instalação de comissão especial, o que agilizaria a sua tramitação e aprovação, sendo, contudo, o requerimento negado pela mesa diretora. Em 24/06/2016 foi apresentado o presente o PL 5571/2016, por tratarem de matérias correlatas. Em 07/07/2016 o projeto seguiu para análise da CFT, sendo designado como relator na comissão o deputado Lucas Virgílio. Encerrado em 01/08/2016 o prazo para emendas sem qualquer manifestação neste sentido. Em 07/12/2016 foi apresentado pelo deputado João Campos o pedido de dispensação do PL 5571/2016, sendo o mesmo negado em 23/02/2017 alegando serem as matérias correlatas.

Embora o projeto ainda esteja no início de sua tramitação, constata-se que é o que mais tem movimentado o Poder Legislativo e ainda chamado a atenção de todas as autoridades dos demais Poderes. Trata-se de um projeto coeso, apresentado por um deputado comprometido com os mais nobres objetivos que o levaram ao cargo, e que conta com uma brilhante assessoria parlamentar.

PROJETO DE LEI 5571/2016

De autoria do deputado federal João Campos (PRB/GO), o projeto “dispõe sobre o socorro mútuo e dá outras providências”.

Apresentado em 15/06/2016, o projeto traz uma dinâmica um pouco diversa dos demais. Ao contrário dos anteriores, a proposta não pretende alterar legislações já existentes, mas sim, criar um ordenamento legal próprio para as entidades que oferecem o chamado “socorro mútuo”. Trata-se de uma abordagem interessante, que inova em relação às anteriores.

Logo após a apresentação, ainda em 15/06/2016 o projeto foi apensado ao PL 5523/2016 de autoria do deputado Ezequiel Teixeira (PTN/RJ), sob a alegação de tratarem de matérias correlatas. Conforme já citado, em 07/12/2016 o autor do projeto apresentou requerimento de dispensação, que foi indeferido em 23/02/2017.

Embora seja fato que as matérias possuem algum grau de correlação, entendemos que a tramitação conjunta dos projetos seja um erro, visto que a forma de apresentação das matérias é totalmente diversa. Enquanto o primeiro projeto limita-se a alterar o art. 53 do Código Civil para proteção patrimonial até mesmo de bens imóveis, o segundo busca criar um arcabouço jurídico próprio para proteção de veículos na modalidade denominada “socorro mútuo”. Chamá-las de correlatas e tratá-las como idênticas é negar as inúmeras diferenças inerentes a cada uma das propostas, além de reduzir o potencial de discussão legislativa e científica sobre propostas que se mostram correlatas, mas com essenciais diferenças.



FRENTE PARLAMENTAR PARA DEFESA DO ASSOCIATIVISMO

Na data de 13/07/2016, foi formada na Câmara Federal a Frente Parlamentar para Defesa do Associativismo, por iniciativa do deputado federal Ezequiel Teixeira, autor do Projeto de Lei 5523/2016. No lançamento da frente, foram obtidas as assinaturas de nada menos que 214 deputados em apoio à demanda.

A comissão realizou ainda uma audiência pública no dia 08/11/2016, no auditório Freitas Nobre, na Câmara dos Deputados em Brasília-DF, que contou com a presença de diversas autoridades legislativas e do segmento de proteção veicular, sendo amplamente debatidos os aspectos legais que permeiam a atuação das entidades associativas que atuam na área.

Constata-se, pois, que o Poder Legislativo, na qualidade de representante dos interesses do povo, já vem se mobilizando desde o ano de 2012 e com maior intensidade nos últimos anos e meses, no sentido de prever em lei a atuação das associações de proteção veicular, cessando de vez com as insistentes ofensivas da SUSEP contra as entidades.

Em resumo, tudo indica que a atividade em questão será regulamentada num futuro bem próximo, seja através dos projetos de lei aqui citados ou por qualquer outro meio. Entretanto, até que tal regulamentação ocorra nenhuma restrição existe ao seu livre exercício que, ao contrário do sustentado pela SUSEP e seus correligionários, não está condicionado à autorização ou mesmo fiscalização da referida autarquia, por absolutamente não se tratar de seguros privados.

SEGURO DE AUTOMÓVEIS E AS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR

Atuo no seguimento de seguros há 15 anos. Como a maioria dos corretores, comecei trabalhando exclusivamente com seguro de automóveis. Meu projeto, meu sonho, era ter um *hall center* com várias posições para o atendimento dos meus segurados. E claro que tinha certeza do sucesso da minha corretora.

O que começou como um sonho cresceu: a empresa chegou a ter 10 funcionários e uma carteira próspera de segurados. Havia muito trabalho, muito mesmo. Nossa equipe era composta de vendedores, supervisor, gerente, motorista para entrega de apólices e propostas e uma vontade enorme de ter milhares de veículos segurados por nossa corretora.

No entanto, já nos primeiros anos de profissão, comecei a me desencantar com o seguro de automóvel, pois trabalhava muito, tinha uma folha de pagamento gigantesca e o faturamento no fim do mês não correspondia ao enorme esforço que fazíamos.

Tudo mudou quando, já não tendo mais o mesmo entusiasmo do início, procurei conhecer melhor outros ramos e as várias possibilidades ofertadas pelo mercado segurador. Nesse momento, descobri que existia uma vida pulsante em outros produtos e essa busca me levou a diversificar minha cartela, incluindo saúde, vida e RC profissional. Nesse momento passei a ter um resultado muito maior com um esforço infinitamente menor.

Já não era preciso ter 10 funcionários, a folha de pagamento diminuiu drasticamente e começou a sobrar mais dinheiro em caixa. Tomo emprestadas as palavras de um senhor que tem mais de 80 anos e ainda hoje mantém uma rotina de trabalho em sua própria corretora: atuar no mercado segurador é a minha cachaça!

Amo o que faço e tenho certeza de que a maioria dos corretores de seguros tem a mesma paixão que eu. Apesar disso, é preciso fazer uma observação, e que me perdoem meus colegas corretores de seguros que têm no seguro de automóvel seu carro-chefe em vendas,



mas esse mercado está desaparecendo.

Muitos colegas creditam a perda de segurados para o aumento do número de associações e cooperativas de proteção veicular, com o que discordo veementemente. Minha carteira de automóveis atualmente é muito pequena, pois, na verdade, não me esforço para aumentá-la; meus segurados hoje são pessoas que estão conosco há muitos anos e nos indicam a outros, que também nos recomendam, enfim, não há esforço para que isso aconteça.

Tenho ouvido com frequência alguns colegas culpando as associações e cooperativas de proteção pela fuga de segurados de suas empresas, visão da qual não compartilho. Nossos maiores concorrentes são bancos e sites de vendas de seguros online. Esses sim tomam clientes de uma corretora de seguros, pois o apelo é muito forte. Estamos falando aqui daquele gerente de banco que, quando o correntista vai pedir um aumento de limite, “oferece” a contratação de seguro de automóvel pela agência, deixando claro que o aumento do limite está condicionado à contratação do seguro, ou dos inúmeros sites que cotam seguros online com investimentos pesados em publicidade. Esses sim são reais concorrentes.

Nunca perdi um só segurado para uma associação ou cooperativa de proteção veicular. Sorte minha? Não. O público que hoje contrata um seguro por meio de uma corretora sabe o que está comprando, já conhece todas as coberturas. No entanto, os que se associam a uma dessas entidades são pessoas que estão fora do mercado segurador por algum motivo, como carro antigo, restrição cadastral, “perfil do condutor”, preços elevados, ou seja, pessoas que normalmente não seriam aceitas por nenhuma seguradora do mercado. Então, eis o público dessas entidades de proteção veicular.

Quero deixar claro que não estou aqui defendendo ou incentivando a atuação dessas entidades, mas apenas afirmar que, na minha visão como profissional, elas não têm influência para retirar clientes das

seguradoras, pois elas trabalham apenas com o segmento que não interessa ao mercado tradicional.

No meu entendimento, o futuro do corretor de seguros que atua apenas com automóvel não é nada animador, pois os bancos estão cada vez mais agressivos, não só na abordagem como também em preços, já que conseguem praticar valores menores, e os sites de cotação de seguro online estão crescendo a cada dia.

Tenho um amigo com 70 anos que não faz seguro com minha empresa, ele contrata diretamente de um desses sites. Estamos falando de uma pessoa mais velha que, teoricamente, jamais sentaria em um computador para comprar algo, mas ele faz exatamente isso: entra, cota e contrata.

Acredito que daqui a uns poucos anos a tendência será a de contratar seguros de automóveis pela internet com apenas alguns cliques. Alguém duvida? Quem poderia imaginar que há 5 anos eu e todos os que estão lendo este artigo seríamos tão dependentes de nossos smartphones? Que tudo o que precisamos estaria a apenas poucos cliques de distância? Então, amigos e amigas, a respeito das associações de proteção veicular, que me perdoem aqueles que discordam, mas elas não têm nenhuma influência na perda de segurados.

Fico muito incomodado quando vejo amigos e várias publicações em sites relacionados a seguros chamando as associações de proteção veicular de “mercado marginal”. E me incomoda porque já fui criador e fiz parte da diretoria de várias entidades como associações, cooperativas e sindicatos, de outros seguimentos, e posso garantir que a finalidade é sempre a mesma: trazer benefícios para os membros.

Para finalizar, gostaria de dizer aos meus colegas corretores que o mercado segurador é gigantesco. Pesquise e, dentre os muitos produtos ofertados pelas seguradoras, veja aquele com o qual mais se identifica e diversifique sua carteira. Comece a oferecer seguro de vida aos segurados de automóvel, enfim, busque alternativas que o sucesso será certo.

Por **Olnei Abdao**
Corretor de seguros e advogado

ESTATUTO SOCIAL

AGÊNCIA DE AUTORREGULAMENTAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES
DE PROTEÇÃO VEICULAR E PATRIMONIAL

Capítulo I – Da Sociedade, Natureza, Sede e Prazo

Artigo 1º – A AGÊNCIA DE AUTORREGULAMENTAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR E PATRIMONIAL - AAAPV, fundada em Brasília, Distrito Federal, Capital da República Federativa do Brasil, no dia 04 de maio do ano de dois mil e dezesseis, é uma sociedade civil sem fins econômicos.

Artigo 2º – A AAAPV tem sede e foro na capital da República, no Setor Hoteleiro Sul, quadra 02, bloco J, Mezanino do Hotel Bonaparte, CEP 70322-901, Brasília-DF, e duração ilimitada.

Parágrafo primeiro – A dissolução da agência só poderá ocorrer por absoluta e incontornável impossibilidade legal ou material de preencher as suas finalidades por qualquer modo, devidamente comprovada em Assembleia Geral, convocada com antecedência mínima de 30 (trinta) dias e reunida para tal e exclusiva finalidade.

Parágrafo segundo – A dissolução de que trata o parágrafo anterior somente poderá ser efetivada pelo voto de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de seus associados quites com as contribuições sociais.

Parágrafo terceiro – A mesma assembleia que deliberar a dissolução da associação determinará o destino de seu patrimônio à alguma entidade congênere.

Artigo 3º – A AAAPV reger-se-á pelas leis do país, por estes Estatutos e pelo Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial, cujos princípios são de obediência obrigatória para todos os seus associados.

Artigo 4º – A AAAPV, a juízo da sua Diretoria, poderá manter **REPRESENTAÇÕES**,

DELEGACIAS ou **ENTIDADES AFINS** em todas as unidades da Federação, visando a melhor defesa da categoria, interação com os associados e sociedade.

Parágrafo primeiro: Para ser um representante da AAAPV, os interessados deverão preencher os seguintes critérios:

- Ser associado ou membro da diretoria;
- Residir na região de atuação;
- Possuir pelo menos 3 pessoas na diretoria e pelo menos 10 associações filiadas e adimplentes;

Parágrafo segundo: As representações/delegacias/entidades afins deverão obediência às disposições destes Estatutos e diretoria nacional da AAAPV, e terão autonomia administrativa e financeira.

Parágrafo terceiro: Compete ao representante:

- Representar e defender os interesses da entidade na sua região de atuação;
- Levantar os problemas e reivindicações dos associados da região, levando-os ao conhecimento da Diretoria, propondo medidas para a solução dos mesmos;
- Distribuir os materiais de divulgação da AAAPV, buscando sempre a ampliação e organização da Agência;
- Promover, comparecer e divulgar eventos da AAAPV na sua região;
- Firmar parcerias de caráter regional.

Parágrafo quarto: A representação será de 4 anos, podendo ser renovada. E poderão ser rescindidos, através da decisão da diretoria em assembleia, nos seguintes motivos:

- Abandono da atividade;

- Não cumprimento dos pagamentos;

- Grave violação deste Estatuto e contra a diretoria.

Capítulo II – Dos Objetivos Sociais

Artigo 5º – São finalidades da AAAPV:

I. Zelar pelo exercício ético e legal das operações do associativismo e cooperativismo na esfera da proteção veicular e patrimonial, fazendo observar as normas do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial, que prevalecerão sobre quaisquer outras;

II. Funcionar como órgão judicante nos litígios éticos que envolvam as Associações e Cooperativas de Proteção Veicular e Patrimonial;

III. Oferecer assessoria técnica sobre ética e legalidade aos seus associados, aos consumidores em geral e às autoridades públicas, sempre que solicitada;

IV. Divulgar os princípios e normas do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial, visando esclarecer a opinião pública sobre a sua atuação regulamentadora de normas éticas aplicáveis à atividade, assim entendida como toda a atividade destinada a oferecer ao proprietário de veículo automotor serviço de proteção quanto à integridade de seu patrimônio frente a danos provocados por acidentes naturais, roubos, furtos e colisões;

V. Atuar como instrumento de concórdia entre associações e associados, cooperativas e cooperados, bem como com seus fornecedores e consumidores de produtos e serviços.

VI. Promover o controle e regulamentação de todas as associações e cooperativas que operem no sistema de Proteção

Veicular e Patrimonial;

VII. Colaborar com as autoridades públicas, do Poder Executivo, Legislativo, Judiciário e Ministério Público, fornecendo todas as informações relativas ao desenvolvimento e operação do Associativismo e Cooperativismo de Proteção Veicular e Patrimonial, sempre que solicitado;

VIII. Manter uma *blacklist*, divulgada em seu sítio eletrônico e demais meios de comunicação, como segurança ao consumidor, de todas as Associações e Cooperativas que não observem as regras éticas da atividade e o Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial;

IX. Denunciar/comunicar/informar aos órgãos competentes as Associações e Cooperativas que não observem os regramentos éticos e legais e que causem lesões aos direitos do consumidor;

X. Impor, aplicar e cobrar multas e outras sanções previstas no Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial às associações e cooperativas que inobservarem o seu regramento e seus preceitos éticos.

Capítulo III – Do Patrimônio

Artigo 6º – A AAAPV tem personalidade jurídica e patrimônio distintos em relação a seus associados e diretores, os quais não respondem subsidiária ou solidariamente pelas obrigações por ela contraídas.

Parágrafo único: Os membros dos órgãos da Diretoria Executiva e do Conselho Fiscal da AAAPV não responderão civil ou penalmente no âmbito das suas atribuições por quaisquer atos lesivos ao patrimônio social, exceto aos que causarem dolosamente.

Artigo 7º – O patrimônio da AAAPV será constituído do

acervo material representado por todos os seus bens móveis ou imóveis, títulos e produto de doações e legados, dos quais será feito, ao fim de cada exercício social, o respectivo inventário.

Capítulo IV – Do quadro Social

Artigo 8º O quadro social da AAAPV será constituído por associações e cooperativas de proteção veicular e patrimonial, bem como pessoas físicas ou jurídicas ligadas ao setor.

Artigo 9º – Os associados classificam-se em:

I. Fundadores: Todos aqueles que deliberaram e promoveram a criação da AAAPV, subscritos (as) como fundadores nos atos constitutivos, sendo pessoa física ou jurídica (na pessoa de seu representante legal).

II. Efetivos: as associações e cooperativas de proteção veicular e patrimonial que aderirem ao Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial e se comprometerem a seguir suas normas e a acatar as decisões do Conselho de Ética e da Diretoria da AAAPV;

III. Titulares: empresas operadoras, operadores individuais e colaboradores que aderirem ao Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial e se comprometerem a seguir suas normas e a acatar as decisões do Conselho de Ética e da diretoria da AAAPV;

IV. Honorários: pessoas físicas ou jurídicas que tenham prestado relevantes serviços à ética na atividade de proteção veicular e patrimonial, seja por atuação ou estudos.

§ 1º – O associado fundador estará incluído no quadro social também como efetivo.

§ 2º – O associado honorário não estará obrigado a qualquer

colaboração ou prestação de serviços à AAAPV.

Artigo 10 – Só poderão ser admitidos na AAAPV como:

a) Associados fundadores, pessoas físicas ou jurídicas (na pessoa de seu representante legal), satisfeitas as exigências destes estatutos, que estiverem comprovadamente matriculadas no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas/Físicas e/ou Cartório de Registro, e não mantenham vínculo ou ligação de qualquer espécie com partidos políticos, instituições religiosas ou entidades que reúnam grupos, facções ou adeptos de princípios étnicos, religiosos ou políticos;

b) Associados efetivos e titulares, as associações e cooperativas que, satisfeitas as exigências destes Estatutos, estiverem comprovadamente matriculadas no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas/Físicas e/ou Cartório de Registro, não possuindo restrições nos órgãos de proteção ao crédito, documentos condizentes com a legislação, termo de filiação devidamente assinado e pagamento da taxa de filiação;

c) Associados honorários, as pessoas físicas ou jurídicas que atendam às condições exigidas genericamente dos associados fundadores, efetivos ou titulares.

Parágrafo único – É vedada a representação junto aos órgãos da AAAPV através de pessoas físicas em exercício de mandato legislativo ou função pública de confiança de quaisquer ramos dos poderes Federal, Estadual, Distrital e Municipal.

Artigo 11 – A admissão ao quadro social da AAAPV será feita por solicitação direta do interessado, mediante aprovação do respectivo termo de filiação pela Diretoria.

§ 1º – O interessado deverá preencher um termo de filiação e somente será considerado admitido

quando subscrever e obrigar-se ao respeito e cumprimento do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial, bem como após o aceite da Diretoria, que poderá ser recusado em até 15 dias da filiação.

§ 2º – O associado honorário será admitido ao quadro social por indicação da diretoria.

§ 3º – No ato da admissão será exigido o pagamento da taxa de filiação, termo de filiação, cartão de CNPJ, Estatuto Social e Regulamento, condizentes com a legislação vigente e não poderá ter seu nome inscrito nos órgãos de proteção ao crédito.

Capítulo V – Dos Direitos dos Associados

Artigo 12 – São direitos dos associados:

I. Fundadores e efetivos:

a) Participar das assembleias gerais, por seus representantes devidamente credenciados ou reconhecidos, nelas votarem e serem votados, desde que satisfaçam as exigências estatutárias, sendo vedada a outorga de procurações a outro associado para que o represente perante os órgãos da AAAPV;

b) Representar ao Conselho de Ética da AAAPV acerca de matéria que julgue do interesse ético da atividade de proteção veicular e patrimonial;

c) Beneficiar-se dos serviços de assessoria oferecidos pela AAAPV;

d) Oferecer teses, sugestões e proposições que visem ao aprimoramento e/ou atualização dos princípios da ética da proteção veicular e patrimonial e sua defesa;

e) Gozar da isenção de pagamento de taxa de expediente no processamento de recursos e postular o efeito suspensivo da decisão recorrida;

f) Demitir-se do quadro

social, se em dia com suas obrigações, podendo a ele retornar a qualquer tempo, se cumpridos os requisitos estatutários vigentes ao tempo do pedido de readmissão.

II. Titulares e honorários:

a) Representar ao Conselho de Ética da AAAPV acerca de matéria que julgue do interesse ético da atividade de proteção veicular e patrimonial;

b) Beneficiar-se dos serviços de assessoria oferecidos pela AAAPV;

c) Oferecer teses, sugestões e proposições que visem ao aprimoramento e/ou atualização dos princípios da ética da proteção veicular e patrimonial e sua defesa;

d) Gozar da isenção do pagamento de taxa de expediente no processamento de recursos e postular o efeito suspensivo da decisão recorrida;

Capítulo VI – Dos Deveres dos Sócios

Artigo 13 – São deveres do associado:

I. Zelar pelo bom nome da AAAPV e colaborar de forma permanente para a consecução de seus objetivos;

II. Cumprir e fazer cumprir as disposições do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial;

III. Cumprir e fazer cumprir as disposições destes Estatutos e as deliberações e/ou decisões da Assembleia Geral e do conselho de Ética da AAAPV;

IV. Efetuar, pontualmente, o pagamento de suas contribuições financeiras;

V. Comparecer às assembleias gerais, encontros, conferências ou seminários promovidos pela AAAPV, visando ao aprimoramento da ética da atividade de proteção veicular e patrimonial;

VI. Desempenhar, uma vez aceitas, as funções para as quais foi eleito ou designado pela AAAPV;

VII. Zelar pela conservação dos bens da AAAPV;

VIII. Comunicar à Diretoria, logo que deles tenha conhecimento, atos ou fatos que possam atentar contra a ética da atividade de Proteção Veicular e Patrimonial, seu conceito e bom nome da AAAPV;

IX. Guardar sigilo acerca de atos ou fatos de que tenha tido conhecimento em razão da investidura em cargo criado por estes Estatutos.

Parágrafo único: Os direitos dos associados são pessoais e intransferíveis, sendo vedado o voto por procuração.

CAPÍTULO II – Das Infrações e Penalidades

Artigo 14 – Constituem infrações à disciplina social sujeitas às sanções previstas nestes Estatutos:

I. Deixar de cumprir determinação da Diretoria e Conselho de Ética da AAAPV.

II. Promover, por meios diretos ou indiretos, o descrédito dos princípios e normas do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial.

III. Protelar ou embargar o cumprimento de determinações emanadas da Diretoria e do Conselho de Ética, depois de esgotada a fase de recurso interno, salvo se protegido pela legislação em vigor no país.

IV. Coagir, influenciar ou tentar influenciar integrante do Conselho de Ética para obtenção de resultado em julgamento de matéria passível de apreciação de acordo com o Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial.

V. Participar, direta ou

indiretamente, de qualquer movimento, ação ou grupo que objetive retirar a força de atuação da **AAAPV** e seus órgãos, assim como em prejuízo das disposições do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial.

VI. Quebrar o sigilo a respeito de atos ou fatos de que tenha tido conhecimento em razão da investidura em cargo criado por estes Estatutos.

VII. Quebrar o sigilo que resguardar feitos em andamento perante o Conselho de Ética.

Artigo 15 – As infrações à disciplina social serão punidas, segundo a sua gravidade, com as seguintes sanções:

- a) Advertência;
- b) Recomendação de alteração ou correção de sua conduta;
- c) Recomendação aos Associados e Cooperados de que sustem seu relacionamento com a Associação ou Cooperativa;
- d) Divulgação da posição da **AAAPV** com relação à Associação ou Cooperativa, através de veículos de comunicação, em face do não acatamento das medidas e providências preconizadas;
- e) Multa pecuniária;
- f) Inclusão na *blacklist*;

Artigo 16 – As penas de advertência e censura serão impostas pelo presidente da **AAAPV**; as de suspensão e eliminação sê-lo-ão pela Diretoria em decisões adotadas por votação secreta e por maioria de 2/3 (dois terços) dos presentes.

Parágrafo único – Compete à Diretoria Executiva a imposição da pena de exclusão ao associado fundador.

Artigo 17 – O processo de aplicação das penalidades terá

caráter contraditório, assegurado sempre ao acusado amplo direito de defesa e de recurso.

§ 1º – O associado deverá receber a comunicação escrita, encaminhada por via postal com aviso de recebimento (A.R.), comunicando do que é acusado, e terá prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da recepção, para apresentar defesa.

§ 2º – O resultado da apreciação da Diretoria Executiva será também comunicado por escrito com aviso de recebimento (A.R.).

Artigo 18 – A Diretoria Executiva, por iniciativa de um de seus membros ou associado em pleno gozo de seus direitos, poderá representar disciplinarmente, sendo a tramitação do processo considerada sigilosa.

Artigo 19 – O associado punido com a pena de exclusão ficará impedido, pelo prazo de um ano, de ser readmitido na entidade.

Parágrafo único – A readmissão como associado ocorrerá apenas quando a Diretoria Executiva, por solicitação do interessado, e por maioria simples, julgar sanados os efeitos do ato que motivou a eliminação e entender que existe a disposição de cumprimento dos presentes Estatutos e o acatamento do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial.

Artigo 20 – Os processos de exclusão unicamente por falta de pagamento de contribuições serão considerados encerrados mediante o pagamento do débito e decisão da diretoria.

Parágrafo primeiro – A readmissão no caso de eliminação por falta de pagamento se dará apenas mediante o pagamento do débito acumulado, acrescido de valor igual, a título de multa.

Parágrafo segundo: Em caso de não pagamento do débito no prazo de 15 dias (quinze) dias corridos

após o vencimento o nome e CNPJ/CPF poderão ser incluídos nos órgãos de proteção ao crédito.

Capítulo VIII – Dos Órgãos da Sociedade

Artigo 21 – São órgãos da **AAAPV**:

- I. Assembleia Geral;
- II. Diretoria Executiva;
- III. Conselho Fiscal;
- IV. Conselho de Ética;
- V. Delegacias/entidades Regionais.

Parágrafo único – É vedado ao integrante de órgão criado por estes Estatutos obrigar ou comprometer a associação em negócios e assuntos estranhos aos fins e interesses sociais.

Capítulo IX – Da Assembleia Geral

Artigo 22 – A Assembleia Geral é órgão soberano da **AAAPV**, com função deliberativa e será constituída pelos associados fundadores e efetivos que estejam em dia com suas obrigações sociais e satisfaçam as condições estabelecidas nestes Estatutos.

§ 1º – Compete à Assembleia Geral:

- a) Destituir os membros da direção executiva da **AAAPV**;
- b) Apreciar o relatório e julgar as contas do 3º Vice-Presidente relativas ao exercício financeiro encerrado;
- c) Alterar os Estatutos Sociais;
- d) Aplicar a pena de exclusão ao associado fundador.

§ 2º – Para deliberação relativa aos itens “a” e “c” do parágrafo 1º, será exigido o voto concorde de dois terços dos presentes à Assembleia especialmente convocada para esse fim.

§ 3º – Cada associado fundador e efetivo terá direito a um voto nas

Assembleias Gerais.

§ 4º – Os associados titulares e honorários não terão direito a voto nas Assembleias Gerais.

Artigo 23 – A Assembleia Geral reunir-se-á:

I. Ordinariamente: Na segunda quinzena de março de cada ano, para apreciar o relatório e julgar as contas relativas ao exercício financeiro anterior.

II. Extraordinariamente: sempre que convocada, para deliberar sobre:

- a) Reforma dos Estatutos Sociais;
- b) Proposta de dissolução da associação;
- c) Aplicação de pena de exclusão ao associado fundador;
- d) Outras matérias não inseridas na competência da Assembleia Geral Ordinária.

Parágrafo único – A Assembleia Geral Ordinária e a Assembleia Geral Extraordinária poderão ser, cumulativamente, convocadas e realizadas no mesmo local, data, hora e instrumentadas em ata única.

Artigo 24 – Será nula a deliberação da Assembleia Geral estranha à pauta de sua convocação, salvo se estiverem presentes todos os associados com direito a voto.

Artigo 25 – Compete ao Presidente da **AAAPV**, observado o disposto nestes Estatutos, convocar a Assembleia Geral.

§ 1º – A Assembleia Geral Extraordinária será convocada com base em deliberação de 2/3 (dois terços) do número de membros ou por requerimento subscrito por no mínimo 1/5 (um quinto) dos associados com direito a voto e em dia com suas contribuições.

§ 2º – A convocação será feita mediante anúncio publicado em jornal de grande circulação ou em site da **AAAPV**, contendo, além de

local, data e hora da Assembleia, a ordem do dia e, no caso de reforma dos Estatutos, a indicação da matéria.

§ 3º – A publicação a que se refere o parágrafo anterior deverá ser feita com a antecedência, mínima, de 10 (dez) dias para a Assembleia Geral Ordinária e para a Assembleia Geral Extraordinária.

Artigo 26 – A Assembleia Geral instalar-se-á, em primeira convocação, com a presença de metade mais um do número de associados com direito a voto e, em segunda convocação, trinta minutos depois, com qualquer número.

Artigo 27 – Incumbe ao Presidente da **AAAPV** instalar e presidir as Assembleias Gerais, sendo substituído, nos seus impedimentos, pelos 1º, 2º e 3º Vice-Presidentes, nesta ordem.

Artigo 28 – As decisões das Assembleias Gerais serão adotadas pelo voto secreto, voto a descoberto e aclamação, de acordo com a decisão da própria Assembleia.

Parágrafo primeiro – Dos trabalhos e deliberações da Assembleia será lavrada, em livro próprio (se houver), ata assinada pelos associados presentes. Para validade da ata é suficiente a assinatura de quantos bastem para constituir o “*quorum*” de deliberação necessário.

Parágrafo segundo: O livro será dispensado no caso de ata digitada e impressa.

Capítulo X – Da DIRETORIA EXECUTIVA

Artigo 29 – A Diretoria Executiva da **AAAPV** é o órgão normativo e de administração da associação, integrado por um representante de cada um dos associados fundadores.

Artigo 30 – Os mandatos dos

membros da Diretoria serão de 4 (quatro) anos.

§ 1º – A Diretoria Executiva promoverá a designação e a substituição de seus representantes através de documento hábil.

§ 2º – Será declarada vaga, e preenchida em conformidade com as disposições destes Estatutos, a função eletiva da Diretoria Executiva e do Conselho Fiscal sempre que seu exercente deixar de representar a entidade que o tenha designado.

Artigo 31 – Compete à Diretoria Executiva da **AAAPV**:

I. Propor alterações aos Estatutos da associação.

II. Autorizar o funcionamento de representação da **AAAPV** nas Unidades da Federação, com a prévia apreciação e aprovação de seus Estatutos.

III. Deliberar sobre:

a) Alterações do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial;

b) Aquisição, alienação ou oneração de bens imóveis da associação;

c) Convocação da Assembleia Geral Extraordinária;

d) Oportunidade, conveniência, valor e forma de pagamento das contribuições extraordinárias dos fundadores.

IV. Aprovar e alterar o Regimento Interno do Conselho de Ética.

V. Funcionar como órgão consultivo dos associados para as matérias pertinentes ao objeto social e oferecer assessoria às entidades públicas e privadas em assuntos relativos à ética e ao Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial.

VI. Receber os expedientes de entidades públicas federais,

estaduais e municipais e, a seu juízo, transformá-los em representação.

VII. Aplicar penalidades por infração à disciplina social.

VIII. Cumprir e fazer cumprir as decisões emanadas do Conselho de Ética em processo regular.

IX. Baixar normas de funcionamento da AAAPV.

X. Aprovar as previsões orçamentárias que lhe forem submetidas pelo Presidente da AAAPV.

XI. Fornecer ao Conselho Fiscal as informações que lhe forem solicitadas.

Artigo 32 – A Diretoria reunir-se-á ordinariamente uma vez a cada dois meses e, extraordinariamente, sempre que for convocado.

§ 1º – O Presidente da AAAPV convocará e presidirá as reuniões.

§ 2º – O «quórum» mínimo de instalação da Diretoria Executiva será de 4 membros.

§ 3º – As deliberações serão adotadas por maioria de votos e constarão da ata da respectiva reunião.

Capítulo XI – Da Administração da Sociedade

Artigo 33 – A direção executiva da AAAPV competirá a um colegiado de 13 (treze) membros, investido de poderes gerais e especiais de administração e assim constituído: um Presidente e três Vice-Presidentes, três Procuradores Gerais, dois Diretores de Relações Parlamentares, Diretor de Finanças, dois Diretores de Expansão e um Diretor Comunicação Tecnológica e Informática.

§ 1º – O Presidente, três Vice-Presidentes, três Procuradores Gerais, dois Diretores de Relações Parlamentares, Diretor de Finanças, dois Diretores de Expansão e um Diretor de Comunicação, Tecnologia e

Informática, serão eleitos pela Assembleia Geral dentre seus integrantes, observado o disposto em regimento específico e terão mandato de quatro anos, permitida sua reeleição.

§ 2º – Os mandatos da diretoria executiva se prolongarão automaticamente até a investidura de seus sucessores.

§ 3º – Todos os cargos poderão ser remunerados.

Artigo 34 – Compete ao Presidente da AAAPV:

I. Representar a associação, ativa e passivamente, em juízo e fora dele.

II. Cumprir e fazer cumprir estes Estatutos e as deliberações da Assembleia Geral, Conselho de Ética e Conselho Fiscal.

III. Convocar, instalar e presidir as Assembleias Gerais e as reuniões de Ética.

IV. Convocar o Conselho Fiscal para reuniões extraordinárias.

V. Elaborar e assinar o relatório anual, que deverá ser acompanhado do balanço da associação, bem como do parecer do Conselho Fiscal, submetendo-o à apreciação da Assembleia Geral Ordinária.

VI. Sempre em conjunto com o 3º Vice-Presidente, ou, em falta deste, com o Procurador da AAAPV, investido dos poderes necessários, abrir e movimentar contas correntes bancárias, realizar operações de crédito, aceitar, emitir, avalizar e endossar cheques, notas promissórias, letras de câmbio e demais títulos de crédito.

VII. Nomear e constituir procuradores da associação para a prática de atos determinados nos respectivos instrumentos de procuração.

VIII. Admitir, demitir empregados e fixar-lhes a remuneração.

IX. Praticar todos os atos que se fizerem necessários à consecução dos objetivos sociais.

Parágrafo único – Dependerá da prévia autorização da Diretoria, por deliberação de pelo menos 6 (seis) de seus membros:

a) Aquisição, alienação ou oneração de bens imóveis da associação;

b) Aplicação de fundos da associação;

c) Contratação de empréstimo bancário.

Artigo 35 – Compete ao 1º Vice-Presidente da AAAPV:

I. Substituir o Presidente nos seus impedimentos ou ausências temporárias e, no caso de vacância da presidência, até o provimento definitivo do cargo, na forma estatutária.

II. Praticar atos por delegação do Presidente da AAAPV;

III - Organizar seminários, congressos, encontros e atividades culturais.

Artigo 36 – Compete ao 2º Vice-Presidente da AAAPV:

I. Manter sob sua guarda os livros sociais.

II. Secretariar as reuniões da Diretoria.

III. Manter em dia a correspondência da associação.

IV. Assessorar a presidência nas suas funções.

V. Homologar a conciliação e a desistência realizadas fora do âmbito do Conselho de Ética.

VI. Praticar atos por delegação do Presidente da AAAPV.

VII. Substituir o Presidente nas hipóteses do art. 35, I, quando o 1º Vice-Presidente esteja impedido de fazê-lo.

Artigo 37 – Compete ao 3º Vice-Presidente da AAAPV:

I. Manter sob sua guarda e

responsabilidade os bens e valores da associação, prestando contas sempre que lhe forem solicitadas.

II. Substituir o Presidente nas hipóteses do art. 35, I, quando o 1º e o 2º Vice-Presidentes estejam impedidos de fazê-lo e mais, sempre em conjunto com o Presidente, ou com outro Vice-Presidente, ou ainda com procurador investido dos poderes necessários, abrir e movimentar contas correntes bancárias, realizar operações de crédito, aceitar, emitir, avalizar e endossar cheques, notas promissórias, letras de câmbio e demais títulos de crédito.

III. Cuidar para que a associação cumpra em dia suas obrigações fiscais, mantendo sob sua fiscalização e controle os registros contábeis.

IV. Velar pela eficiente e segura arrecadação da receita e pelo correto pagamento da despesa.

Parágrafo único – Em seus impedimentos e ausências temporárias, o 3º Vice-Presidente será substituído por Procurador.

Artigo 38 – Compete à Procuradoria:

I) Emitir parecer em assuntos de interesse da AAAPV, sobre os quais for solicitado.

II) Efetuar estudos e assessorar o Presidente nos assuntos de sua alçada.

III) Defender os interesses da entidade em juízo.

IV) Promover intercâmbio com autoridades da área jurídica, com o fim de atender às promoções jurídico-culturais da AAAPV.

V) Desempenhar outras tarefas delegadas pelo Presidente, respeitada a sua área de atuação.

VI) Elaborar os instrumentos de contrato a serem celebrados pela Associação.

VII) Elaborar os termos de

adesão de serviço voluntário dos Diretores e Conselheiros Fiscais.

Artigo 39 – Compete ao Diretor de Relações Parlamentares:

I) Organizar e supervisionar as atividades de relacionamento com autoridades administrativas e legislativas.

II) Acompanhar junto aos Poderes os projetos de interesse da AAAPV e manter os filiados informados sobre o seu andamento.

III) Desenvolver projetos e estudos legislativos de interesse da categoria com o apoio da procuradoria Geral.

IV) Participar e promover encontros voltados à ação parlamentar;

V) Coordenar, juntamente com a Diretoria, as ações executadas com outras entidades;

VI) Exercer outras atividades que lhe sejam atribuídas.

Artigo 40 – Compete ao Diretor de Finanças:

I) Auxiliar o 3º Vice-Presidente.

II) Gerir a área financeira e supervisionar a escrituração contábil.

III) Realizar, juntamente com o Presidente, a execução orçamentária e movimentar as contas bancárias, sempre em conjunto com o 3º Vice-Presidente ou Presidente.

IV) Preparar o orçamento, a prestação de contas, os balancetes e demonstrativos financeiros da AAAPV.

V) Exercer outras atividades que lhe sejam atribuídas.

Artigo 41 – Compete ao Diretor de Expansão:

I) Cumprir e fazer cumprir a política de expansão da AAAPV, no que concerne à elaboração, avaliação e implantação de projetos de crescimento desta;

II) Planejar, organizar, orientar e controlar as atividades dos setores que lhe são subordinados.

III) Desenvolver ações de divulgação da AAAPV.

IV) Identificar e promover a expansão das regionais.

V) Atuar nacionalmente na busca de novos associados, bem como exercer as funções inerentes ao cargo.

VI) Elaborar projetos de captação de recursos para consecução dos projetos.

VII) Captar recursos para consecução dos projetos da entidade, buscando benefícios para os filiados.

Artigo 42 – Compete Diretor Comunicação Tecnológica e Informática:

I) Formular os projetos de comunicação da AAAPV.

II) Coordenar e divulgar as ações de propaganda institucional.

III) Divulgar e manter publicações de interesse do AAAPV.

IV) Exercer outras atividades que lhe sejam atribuídas.

Capítulo XI – Do Conselho de Ética

Artigo 43 – O Conselho de Ética da AAAPV é o órgão soberano na fiscalização, julgamento e deliberação no que se relaciona à obediência e cumprimento do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial, e é integrado pelo Presidente, 1º e 3º Vice-Presidente da AAAPV, pelos Presidentes das Câmaras e pelos membros titulares e igual número de suplentes, sendo:

a) 11 (onze) representantes da Sociedade Civil, recrutados entre pessoas de reputação ilibada, associados ou cooperados de associações e cooperativas de proteção patrimonial, escolhidos

pela Diretoria;

b) 01 (um) representante de cada uma das Associações ou Cooperativas associadas da AAAPV, indicado pelo seu presidente ou por sua diretoria;

c) 01 (um) representante do Ministério Público Federal, indicado pelo Procurador Geral da República;

d) 01 (um) representante do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios, indicado pelo seu Procurador Geral de Justiça;

e) 01 (um) representante do Poder Judiciário, indicado pelo Presidente do Conselho Nacional de Justiça;

f) 01 (um) representante do Poder Executivo Federal, indicado pelo Ministro de Estado da Justiça;

§ 1º – Os mandatos dos membros do Conselho de Ética terão a duração de 2 (dois) anos, coincidentes com o do Presidente da AAAPV.

§ 2º – As entidades com assento no Conselho de Ética promoverão a indicação e a substituição de seus representantes e suplentes através de documento hábil.

§ 3º – Nos seus impedimentos e ausências os membros titulares do Conselho de Ética serão substituídos por suplentes convocados.

§ 4º – A representação da Sociedade Civil recairá sobre pessoas de reputação ilibada, escolhidas pela Diretoria da AAAPV, dentre consumidores associados ou cooperados à Associações ou Cooperativas de Proteção Veicular e Patrimonial.

Artigo 44 - Não poderá participar do Conselho de Ética:

a) Pessoa física que esteja respondendo a processo criminal, com decisão condenatória fixada por órgão colegiado de Tribunal;

b) Pessoa física no exercício de mandato legislativo federal, estadual, distrital ou municipal;

c) Pessoa física investida em cargo de confiança ou chefia na administração direta ou indireta dos governos federal, estadual, distrital ou municipal;

d) Pessoa física candidata a cargo eletivo federal, estadual, distrital ou municipal, caracterizando-se o impedimento pela escolha em convenção partidária;

e) Representante de pessoa jurídica sob intervenção;

f) O associado que não esteja em dia com o pagamento de suas contribuições, o que se caracterizará pela comunicação por escrito do 3º Vice-Presidente da AAAPV ao Conselho de Ética.

Artigo 45 - Compete ao Conselho de Ética da AAAPV:

I. Receber, processar e julgar as representações por infração ao Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial e seus recursos, observadas as disposições deste estatuto e do R.I.C.E. (Regimento Interno do Conselho de Ética).

II. Atuar como mediador entre Associados/Cooperados e Associações/Cooperativas, em todos os casos de disputa, promovendo tentativas de conciliação das partes.

III. Aplicar as medidas e providências previstas no Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial aos infratores das normas nele estabelecidas.

IV. Aprovar as súmulas da jurisprudência firmada, bem como deliberar sobre sua alteração e cancelamento, mediante proposta formal de qualquer de seus membros ou do Vice-Presidente Executivo.

Artigo 46 - O Conselho de Ética

atuará através de seu Plenário, da Câmara Especial de Recursos e das Câmaras que o compõem, cada qual integrada proporcionalmente por representantes dos segmentos que constituem o órgão.

§ 1º – O Conselho de Ética é formado pelas Câmaras reunidas e tem jurisdição sobre todo o território nacional.

§ 2º – O Presidente da AAAPV presidirá o Conselho de Ética.

§ 3º – O 2º Vice-Presidente da AAAPV secretariará os trabalhos do Conselho de Ética.

§ 4º – As Câmaras do Conselho de Ética, salvo a Câmara Especial de Recursos, serão presididas, obrigatoriamente, por um representante de Associação ou Cooperativa, designados pela Diretoria e escolhidos dentre seus membros, cabendo-lhes proferir o voto de qualidade no caso de empate. Nos seus impedimentos, licenças e ausências justificadas, o Presidente da Câmara será substituído pelo membro da Diretoria ou do Conselho de Ética que for designado pelo Presidente da AAAPV.

§ 5º – O Conselho de Ética (Pleno) reunir-se-á ordinariamente a cada dois meses e extraordinariamente sempre que convocado pelo Presidente da AAAPV. Em sua primeira reunião anual o Conselho de Ética estabelecerá as datas de suas sessões ordinárias e as de suas Câmaras.

Artigo 47 - O número de Câmaras do Conselho de Ética poderá ser ampliado sempre que o interesse na desconcentração de serviços ou o seu volume o aconselharem.

Artigo 48 - Para a instalação e deliberação, o Conselho de Ética requer a presença de no mínimo 8 (oito) conselheiros, a Câmara Especial de Recursos e as demais Câmaras de no mínimo 4 (quatro) mais o respectivo Presidente.

§ 1º – A frequência dos membros

efetivos e suplentes do Conselho de Ética convocados para as sessões de julgamento é obrigatória.

§ 2º – O Presidente da AAAPV requererá à Diretoria a substituição do membro do Conselho de Ética que deixar de comparecer a três sessões consecutivas desse órgão sem justificativa.

§ 3º – Quando convocado para funcionar em Câmara diversa daquela em que esteja lotado, a competência do membro efetivo ou suplente do Conselho de Ética não se altera.

Artigo 49 - As deliberações do Conselho de Ética serão adotadas por maioria simples.

§ 1º – O Presidente da AAAPV não terá direito a voto, salvo no caso de empate, quando proferirá o voto de qualidade.

§ 2º – O Secretário do Plenário do Conselho de Ética não tem direito a voto.

§ 3º – Cada membro do Conselho de Ética tem direito a um voto.

Artigo 50 - Dos despachos homologatórios e acórdãos das Câmaras do Conselho de Ética, caberá recurso ordinário à Câmara Especial de Recursos e das decisões desta, recurso extraordinário ao Plenário, na forma prevista em Regimento Interno.

Parágrafo único – Os Presidentes das Câmaras recorrerão necessariamente ao Plenário quando a decisão da respectiva Câmara recomendar a divulgação pública da posição da AAAPV em relação à Associação ou Cooperativa apenada.

Artigo 51 - A Câmara Especial de Recursos será constituída e convocada pelo Presidente da AAAPV sempre que o exija a pauta ou a relevância da matéria em discussão.

§ 1º – A Câmara Especial de Recursos será formada por um número variável de no mínimo 4

membros do Conselho de Ética, mais um presidente, sem prejuízo de suas funções ordinárias junto às Câmaras.

§ 2º – O Presidente da AAAPV designará um dos membros do Conselho de Ética para presidir as sessões da Câmara Especial de Recursos, que exercerá a função sem prejuízo de suas funções ordinárias junto àqueles órgãos.

Artigo 52 - O Conselho de Ética atuará mediante representação de um dos membros da Diretoria da AAAPV, de associado ou consumidores.

§ 1º – A representação da diretoria e do Vice-Presidente Executivo ocorrerá sempre que a AAAPV tomar conhecimento de ato ou fato que caracterize possível transgressão às normas do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial.

§ 2º – A representação de associado ocorrerá quando este se sentir prejudicado em suas atividades em virtude de ato ou fato gerado em qualquer dos setores envolvidos na atividade de proteção veicular e patrimonial que caracterize possível transgressão ao Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial.

§ 3º – A representação de consumidores ocorrerá contra ato ou fato que julguem transgredir as normas do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial e será feita através de petição de consumidores devidamente identificados e qualificados quando o anúncio já reprovado pelo Conselho de Ética voltar a ser veiculado, ainda que com variações, mantidas as mesmas infrações.

§ 4º – A medida liminar poderá ser concedida de ofício ou a requerimento da parte legítima:

a) Pelo Presidente da AAAPV;

b) Pelo Presidente da Câmara à qual tenha sido distribuída a representação;

c) Pelo Relator do processo na Câmara ou no Plenário, conforme a competência.

Artigo 53 - O Regimento Interno do Conselho de Ética da AAAPV (R.I.C.E.) prescreverá o rito a ser adotado para o recebimento, distribuição, instrução e julgamento de representações oferecidas por infração ao Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial e seus recursos, assegurando às partes amplo direito de defesa e o duplo grau de jurisdição.

Parágrafo único – O funcionamento do Plenário, das Câmaras e da Secretaria Executiva será disciplinado supletivamente por meio de provimentos editados em conjunto pelos Presidentes da AAAPV e das Câmaras do Conselho de Ética.

Capítulo XIII – Do Conselho Fiscal

Artigo 54 - O Conselho Fiscal é o órgão fiscalizador da AAAPV e será composto de 3 (três) membros eleitos pela Assembleia Geral dentre os associados, com mandato de 4 (quatro) anos.

Artigo 55 - Compete ao Conselho Fiscal da AAAPV:

I. Fiscalizar os atos dos administradores eleitos pelo 3º Vice-Presidente e verificar o cumprimento dos seus deveres legais e estatutários;

II. Opinar sobre o relatório e as contas, fazendo constar do seu parecer as informações complementares que julgar necessárias ou úteis à deliberação da Assembleia Geral.

Artigo 56 - No caso de renúncia ou impedimento de membro do

Artigo 58 - As decisões do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria de votos.

Artigo 59 - Os recursos econômicos da **AAAPV** serão constituídos por:

I. Contribuições mensais dos associados fundadores, efetivos e titulares, fixadas pela Diretoria e arbitradas em cada exercício em função da situação econômica do associado e do lugar em que este exerce sua atividade

II. Contribuições extraordinárias dos fundadores, efetivos e titulares a critério da Diretoria.

III. Doações, contribuições, legados e outros recursos a ele aportados voluntariamente.

IV. Receitas eventuais.

Artigo 60 - O pagamento da contribuição mensal do associado deverá ser efetuado na sede da

AAAPV, ou a quem estiver atribuída a cobrança, até o dia 20 (vinte) de cada mês, nos valores estabelecidos de acordo com o artigo anterior e que serão comunicados previamente a todos os associados.

Capítulo XV – Do Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial

Artigo 61 - O Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial e seus Anexos é o conjunto de normas disciplinadoras da ética da atividade de proteção veicular e patrimonial.

Parágrafo único – O Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial será registrado, junto ao Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas da Capital da República, tão logo seja aprovado pela Assembleia Geral.

Artigo 62 - Os infratores das normas estabelecidas no Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial estarão sujeitos às penalidades previstas no artigo 15 desse Estatuto, a saber:

a) Advertência;

b) Recomendação de alteração ou correção de sua conduta;

c) Recomendação aos Associados e Cooperados de que sustentem seu relacionamento com a Associação ou Cooperativa;

d) Divulgação da posição da **AAAPV** com relação à Associação ou Cooperativa, através de veículos de comunicação, em face do não acatamento das medidas e providências preconizadas;

e) Multa pecuniária;

f) Inclusão na *blacklist*.

Capítulo XVI – Das Disposições Gerais e Transitórias

Artigo 63 - Os exercícios social e financeiro coincidem com o ano civil.

Artigo 64 - O Conselho de Ética da **AAAPV** contará sempre com a representação de consumidores, através de entidades de direito privado de âmbito nacional e de intuítos não-econômicos.

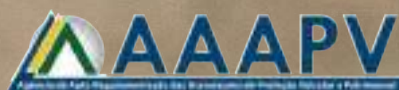
Artigo 65 - Os casos não especificamente previstos nestes Estatutos serão resolvidos pela Diretoria Executiva, que aplicará subsidiariamente a legislação em vigor no país.

Brasília, 04 de maio de 2016.



Apoiadores Institucionais





www.aaapv.org.br

