

**COMISSÃO PARLAMENTAR MISTA DE INQUÉRITO
DESTINADA A APURAR IRREGULARIDADES
COMETIDAS POR EMPRESAS DE SEGUROS,
REVENDEDORES DE AUTOMÓVEIS, RECUPERADORAS
DE VEÍCULOS E OFICINAS DE DESMANCHE DE
AUTOMÓVEIS EM RELAÇÃO AOS VEÍCULOS
SALVADOS, CONFORME DENÚNCIA DO PROGRAMA
FANTÁSTICO, DA REDE GLOBO DE TELEVISÃO.**

RELATÓRIO FINAL

**DEZEMBRO
2004**

SUMÁRIO

1. Introdução
2. Composição da Comissão
3. Desenvolvimento dos Trabalhos
4. Depoimentos
5. Resumo da coleta de dados e informações realizada pela CPMI
 - 5.1. Venda de veículos com perda total
 - 5.2. Indícios de golpe com veículos segurados
 - 5.3. Indícios de cartelização das oficinas e o emprego de peças usadas
 - 5.4. Indícios de emissão de apólices falsas e de desfalque em contas bancárias
6. As normas e a fiscalização do comércio de “salvados”
7. Outras denúncias
 - 7.1. O Caso Indaiatuba
8. A atuação da SUSEP
9. A atuação do INMETRO
10. A numeração de peças e a recuperação de veículos VOLVO
11. Explicação e Propostas da FENASEG
12. Audiência Pública com os Diretores dos DETRANS - BRASIL
13. Conclusão
14. Agradecimentos

1 Introdução

A presente CPMI foi criada através do requerimento nº 12, de 2003-CN, de autorias do Senador Romeu Tuma, do Deputado Federal Takayama e outros destinada a, no prazo de noventa dias, apurar irregularidades cometidas por empresas de seguros, revendedores de automóveis, recuperadoras de veículos e oficinas de desmanche de automóveis, em relação aos veículos “salvados”, conforme denúncia do programa Fantástico, da Rede Globo de Televisão.

A matéria tem como escopo a investigação sobre várias outras denúncias chegadas ao conhecimento dos membros da CPMI. Durante os trabalhos desenvolvidos pode se notar que diversos seguimentos da sociedade se preocupam com roubo de carros, desmanche e o mercado segurador brasileiro.

Foi dada a prioridade, inicialmente, a depoimentos de diretores dos DETRAN’s de São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, bem como autoridades policiais desses três estados e proprietários de lojas revendedoras de veículos “salvados”.

O Ministério Público de São Paulo, representado pelo Grupo de Atuação de Combate ao Crime Organizado – GAECO, foi também ouvido dando origem a diversas diligências que foram executadas pelo Relator acompanhado da Secretaria da Comissão e da Polícia Federal.

Teve, também, importância fundamental para o desenvolvimento dos trabalhos a Corregedoria da Polícia Civil do Estado de São Paulo, o Grupo de Atuação Especial de Controle Externo da Atividade Policial – GECEP, e, ainda, o Centro de Apoio Operacional à Execução e das Promotorias de Justiça Criminais – CAEX-CRIM.

Em dezembro de 2003 foi aprovado o Requerimento nº 33 que prorrogou os trabalhos da Comissão até 15 de dezembro de 2004.

2 Composição da Comissão

SENADORES (TITULARES)

- ROMEU TUMA – PFL/SP
- DEMÓSTENES TORRES – PFL/GO
- SÉRGIO GUERRA – PSDB/PE
- MAGNO MALTA – PL/ES
- HÉLIO COSTA – PMDB/MG
- VALMIR AMARAL – PMDB/DF
- GILBERTO MESTRINHO – PMDB/AM
- MOZARILDO CAVALCANTI – PPS/RR

SENADORES (SUPLENTES)

- JOÃO RIBEIRO – PFL/TO
- JONAS PINHEIRO – PFL/MT
- ARTHUR VIRGÍLIO – PSDB/AM
- REGINALDO DUARTE – PSDB/CE
- JOÃO BATISTA MOTTA – PMDB/ES
- NEY SUASSUNA – PMDB/PB

OBS: AINDA FIZERAM PARTE DA COMPOSIÇÃO, TENDO SE AFASTADO:

- SIBÁ MACHADO – PT/AC
- PAPALÉO PAES – PMDB/AP
- ÁLVARO DIAS – PDT/PR
- SÉRGIO CABRAL – PMDB/RJ

EX-SENADORES

- MARCOS GUERRA – PSDB/ES
- PAULO ELIFAS – PMDB/RO

DEPUTADOS (TITULARES)

- DEVANIR RIBEIRO – PT/SP
- MARIANGELA DUARTE – PT/SP
- MUSSA DEMES – PFL/PI
- ROBÉRIO NUNES – PFL/BA
- MAX ROSENMANN – PMDB/PR
- HIDEKAZU TAKAYAMA – PMDB/PR
- JOÃO CAMPOS – PSDB/GO
- HERCULANO ANGHINETTI – PP/MG
- PASTOR REINALDO SANTOS – PTB/RS
- GIACOBO – PL/PR
- GONZAGA PATRIOTA – PSB/PE
- CABO JULIO – PSB/MG

DEPUTADOS (SUPLENTES)

- JOSÉ PIMENTEL – PT/CE
- PAULO PIMENTE – PT/RS
- ROBSON TUMA – PFL/SP
- ANDRÉ LUIZ – PMDB/RJ
- LEO ALCÂNTARA – PSDB/CE
- FRANCISCO APPIO – PP/RS
- JOVAIR ARANTES – PTB/GO

- OLIVEIRA FILHO – PL/PR
- ISAIAS SILVESTRE – PSB/MG
- CARLOS WILLIAN – PSC/MG

OBS: AINDA FIZERAM PARTE DA COMPOSIÇÃO, TENDO SE AFASTADO:

- LINCOLN PORTELA – PL/MG
- HOMERO BARRETO – PTB/TO
- REINALDO SANTOS – PTB/RS
- VICENTE CASCIONE – PTB/SP
- CARLOS ALBERTO LERÉIA – PSDB/GO
- VANDERLEI ASSIS – PP/SP
- AMAURI ROBLEDO GASQUES – PL/SP
- MARIA LÚCIA – PMDB/RJ

3 Desenvolvimento dos Trabalhos

A CPMI veio a atender o clamor do setor relacionado com o tema e o desenvolvimento de suas atividades começou com a instalação, em 2.12.2003, sendo eleitos, na primeira reunião, o Senador Romeu Tuma, como Presidente, e a Deputada Mariângela Duarte, como Vice-Presidente, e indicado para Relator o Deputado Takayama.

No período de 02.12.2003 a 14.12.2004, foram realizadas 15 reuniões, sendo 9 ordinárias e 6 administrativas. No ano de 2003, no período entre os dias 02 e 16.12, foram realizadas 2 reuniões, sendo uma ordinária e outra administrativa. No ano de 2004, entre 3.3 e 14.12, foram realizadas 8 reuniões ordinárias e 5 administrativas.

As reuniões tiveram efetiva participação dos parlamentares integrantes desta CPMI, bem como a colaboração de vários depoentes convidados, que teceram considerações sobre experiências e conhecimentos ligados ao tema objeto de exame.

Foram realizadas diligências nas seguintes cidades: São Paulo - SP, Itaquaquecetuba - SP, Araranguá - SC, Foz do Iguaçu - PR e Rio de Janeiro - RJ.

Foram realizadas 4 audiências públicas, nas seguintes cidades: São Paulo - SP, Rio de Janeiro - RJ e Curitiba - PR. Em Brasília, foram realizadas outras 4 audiências.

4 Depoimentos

Depoentes Convidados:

Alex Pereira de Almeida – Recuperadora CTV
 Alfredo Carlos Lobo – Diretor de Qualidade INMETRO/RJ
 Ângelo Coelho – Presidente do SINDIFUPI
 Antonio Carlos Fiola da Silva – SINDIREPA/SP

Carlos Ubiratan dos Santos – DETRAN/RS
Celso Castro Niewcglowsk – Diretor da Volvo
Cícero Pereira da Silva – Coordenador Veículos DETRAN/PR
Eder Segura – Promotor Público GAECO/SP
Edson Batista – Ministério Público/SP
Eliezer Fernandes Tunala – Diretor SUSEP
Elizabeth Cavalcanti – Coordenadora-Geral INMETRO/RJ
Evolner Truci Sidney – Diretor da Volvo
Godofredo Bitencourt – Diretor do DEIC/SP
Jéferson Marques da Silva – Empresa Radar Turismo
João Elísio Ferraz de Campos – Presidente FENASEG
José Francisco Leigo – Diretor DETRAN/SP
Levi Emanuel Magno - Promotor Público GAECO/SP
Luiz Antonio Tonon – Ideal Veículos
Luiz Fernando de Abreu Sodré Santoro – Leiloeiro Oficial
Luiz Fernando Ferreira de Lazari – Secretário de Segurança/PR
Luiz Odair Favareto – Presidente da Banseg
Magnus Camiski – Advogado
Marcos André Chut – Diretor de Registro de Veículos do DETRAN/RJ
Radion Arnaut – Arnaut Veículos
Rafik Louzada – Diretor da Divisão de Roubos e Furtos
Ricardo Xavier – Diretor da FENASEG
Rui Cichella – Presidente do Sind. Empr. Transp. Cargas
Walter de Abreu – Delegado da 3ª Delegacia – Patrimônio
Wilson Bill – Tesoureiro do SINDIREPA/PR

Depoentes Convocados:

Roberto Schildel
José Claro dos Santos
Jean Francisco Iotti

5. Resumo da coleta de dados e informações realizada pela CPMI

5.1. Venda de veículos com perda total

Segundo o FANTÁSTICO, os veículos indenizados pelas seguradoras por perda total são conhecidos como salvados e são vendidos no mercado por preço acima do seu valor real, normalmente para serem usados para a montagem, sobre o seu chassi, de veículos idênticos roubados posteriormente por encomenda, descumprindo a Resolução 11, de 23.01.98, do CONTRAN, que obriga a baixa da documentação quando da perda total, algumas seguradoras repassam esses veículos para lojas de “salvados”.

A reportagem afirmou que são dezenas de lojas, no Brasil inteiro, que vendem todos os meses milhares desse tipo de carro.

São Paulo

Na IDEAL VEÍCULOS, em São Paulo, o vendedor CIRO informou como se faz a regularização dos documentos do veículo roubado colocado sobre o chassi do salvado: "...basta levar o veículo reformado num órgão credenciado, a um custo de R\$ 80,00". "Inclusive a firma é nossa também", acrescentou (grifamos). Trata-se da CTV, em Guarulhos, que, segundo a reportagem, consta como órgão credenciado pelo INMETRO para inspeção. No programa seguinte, foi apresentada informação de CIRO de que no mês anterior a loja vendera 200 veículos, a maioria para montagem de carros roubados.

Em depoimento à CPMI, na Sessão de 15 e 16.04.04, realizada em São Paulo, LUIZ ANTÔNIO TONON, proprietário da IDEAL, informou que CIRO é seu funcionário desde 2001 e que as informações que prestou não eram verdadeiras, foram puro argumento de venda. Esclareceu que não é sócio da CTV e que a sua maior clientela são as oficinas. Tem contrato com as seguradoras ROYAL & SUN ALLIANCE, LIBERTY PAULISTA E AGF BRASIL SEGUROS para aquisição de veículos, e vende 120 carros por mês. O valor unitário de comercialização do veículo é equivalente a 55% a 60% do valor do não sinistrado no mercado. Disse que o Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado GAECO, do Ministério Público de São Paulo, e a Seccional de Guarulhos investigaram a sua loja, após a reportagem do FANTÁSTICO.

ALEX PEREIRA DE ALMEIDA, proprietário da CTV, depondo na mesma Sessão, negou a acusação feita por CIRO e informou que, constatada a regularidade da segurança do veículo na inspeção, é fornecido o Certificado de Segurança Veicular – CSV, que permite seja efetuada a sua transferência. Segundo ele, no mês de março/04, dos veículos recuperados de sinistro, 23% foram reprovados na inspeção. Disse que mesmo com CSV, o veículo depende da vistoria do DETRAN para ser transferido e que, na inspeção que realiza, é confrontada a documentação com o decalque do chassi, porém nunca foi reprovado um veículo sequer com problema neste item de identificação, desde o início da empresa, em 1998. (De se consignar que, diante de tais posicionamentos, CIRO acabou se desmentindo diante da CPMI.)

Na Avenida Rio das Pedras, zona leste de São Paulo, região com dezenas de lojas de peças usadas, uma pessoa chamada JORGE informou à reportagem do FANTÁSTICO que sairia por "cinco pau tudo", ou seja, o roubo de um GOLF 1999/2000, para ser montado sobre um salvado de iguais características que se encontrava a venda. Ele também revelou que a adulteração da numeração do motor "é feita por gente do DETRAN". A Polícia o localizou em Campinas e, segundo GOFREDO BITTENCOURT, Chefe do Departamento de Crimes Contra o Patrimônio, em depoimento na Sessão de 15.04.04, realizada em São Paulo, instaurou Inquérito, que ainda não fora terminado porque aguardava ouvir o repórter da Rede Globo que fez o programa.

Na ARNAUT VEÍCULOS, em São Paulo, a vendedora LÉIA esclarece que no documento do veículo salvado que se encontra na loja não há registro do sinistro e se encontra no nome da seguradora.

Ouvido na Sessão de 15.04.04, o representante da loja, RADION ARNAUT, informou que algumas seguradoras não raro emitem nota fiscal classificando o veículo como "perda total recuperável". Entende que o problema da perda total repousa no

subjetivismo. Quanto à alegação de que somente 11% dos veículos são segurados, para ele é porque só há interesse e viabilidade para segurar carros novos. Na sua loja, de 70% a 80% dos veículos são vendidos para oficinas. Após a denúncia do FANTÁSTICO, a Polícia investigou as vendas da sua loja, não sabendo o resultado. Revelou que o DETRAN permite que a seguradora transfira o veículo para o seu nome sem o atendimento das exigências legais de laudo de inspeção veicular e perícia naquele Órgão. Segundo ele, a seguradora quando faz a venda emite nota fiscal para o comprador que, no caso de loja de salvado, não transfere o certificado para o seu nome. Apenas ao revender o veículo, emite nota fiscal da loja, acompanhada da nota da seguradora, sendo então o veículo transferido para este terceiro adquirente. Sabe que as lojas são fiscalizadas pelo DETRAN.

No FANTÁSTICO de 17.08.03, GOFREDO BITTENCOURT informou que foi realizada operação policial, mas não encontrou nenhuma irregularidade. Porém, MAURO ARNAUT, da ARNAUT VEÍCULOS, declarou que não recebeu qualquer vistoria da Polícia em sua loja. Em depoimento na Sessão de 15.04.04, BITTENCOURT alegou que, quando disse que estava fazendo fiscalização, referia-se à que cabe ao seu Departamento, que é a dos desmanches e que realmente não fiscaliza salvados.

Segundo o FANTÁSTICO, a Polícia de São Paulo descobriu uma rede de despachantes e funcionários públicos que trabalhavam para a quadrilha de JEAN FRANCISO IOTTI (RG 30472521-3), a qual assassinou o executivo OVIDEO RODRIGUÊS, de Jundiaí – SP, ao roubar-lhe o carro. O criminoso havia comprado um salvado idêntico ao veículo do executivo.

JEAN encontrava-se preso quando depôs, na Sessão de 16.04.04. Informou que já comprou em vários leilões – citando, entre outros, o de LUÍS FERNANDO SODRÉ SANTORO - uns quinze veículos, que eram transferidos para o seu nome depois de prontos. Ainda, que está preso respondendo a dois processos: um relativo a veículo comprado de particular, e que estava sendo montado, e o segundo, à receptação. Segundo ele, um rapaz de Jundiaí fornecia-lhe o CSV sem necessidade de o veículo ser encaminhado à empresa de inspeção, nem ao DETRAN para ser vistoriado, a exemplo de um HONDA CIVIC que foi transferido para o seu nome. Negou-se a informar o nome da pessoa, porém tal informação pode ser obtida através da documentação em poder do DETRAN ou dos inquéritos policiais constantes dos processos.

Também depôs, na Sessão de 16.04.04, JOSÉ CLARO DOS SANTOS, vulgo ZÉ GAÚCHO, proprietário da Recuperadora de Veículos PTF Ltda. - adquirida, cerca de seis meses antes, de PAULO DE TARSO FERRANTI. ZE GAUCHO encontrava-se preso devido a ter sido flagrado em sua oficina, em 20.01.04, um caminhão roubado na mesma manhã da prisão. Sua oficina trabalhava para o BRADESCO e para particulares. Durante a reunião, foi informada, pelo Deputado CABO JÚLIO, a existência de uma fita gravada pela REDE Rádio RECORD onde o depoente tentava subornar policiais afirmando que essa prática era comum, já tendo dado dinheiro ao pessoal do DEIC e da 6ª Delegacia. Quando do flagrante, tentou subornar os policiais com R\$ 50.000,00. Fjasdklf Quando perguntado sobre a utilização de peças do desmanche para conserto de veículos, afirmou que utiliza, mas que, quando o conserto é para as seguradoras, usa peças novas, que elas controlam.

Ouvido logo a seguir, ROBERTO SCHILDER, empregado de ZÉ GAÚCHO como orçamentista de veículos sinistrados, declarou que no mês de agosto anterior houve outro flagrante de caminhão roubado, a respeito de que prestou depoimento na 6ª Delegacia de Polícia de São Bernardo, e ao que parece não resultou em qualquer prisão, fato que recomenda seja investigada a denúncia de suborno constante da gravação, se ainda não o fez a Corregedoria da Polícia.

Na mesma Sessão de 16.04.04, LUÍS FERNANDO SODRÉ SANTORO, leiloeiro oficial e Presidente da Associação Brasileira e do Sindicato dos Leiloeiros, informou que no seu escritório são leiloados uns 200 carros por dia, oriundos, em proporções iguais, de financiamento, de renovação de frotas e de companhias de seguros. Destas, a origem é de perda total e de roubo. Em ambos os casos, o veículo encontra-se na propriedade da seguradora. No caso de venda de carro baixado, sucata, a nota fiscal não especifica o número do chassi, pois já fora recortado para ser baixado, conforme estabelece o Decreto 1.305/94, o que propicia que desmanches utilizem a nota para acobertar carros roubados. Como fotografa todos os carros que leiloa, tem auxiliado a polícia a descobrir fraudes dessa natureza. Informou que a classificação do veículo é feita por quem lhe entrega para leiloar. Quando leiloa, emite uma nota de venda, sendo a nota fiscal emitida pela seguradora. Na nota fiscal não é classificado o grau da avaria, apenas é consignado que o veículo é sinistrado.

O mesmo depoente declarou que em São Paulo há cerca de 300 leiloeiros, mas somente oito, no máximo, atuam no ramo. Estima em 500 o número de veículos leiloados diariamente. Falou que a seguradora, ao passar o veículo para o seu nome, paga as multas existentes. Consultando o *site* do leiloeiro, ainda durante o depoimento, o Deputado CABO JÚLIO verificou o anúncio de alguns veículos a leiloar onde se informava que a regularização e eventuais débitos de multas e IPVA seriam de responsabilidade do comprador. Debatida a questão, ficou esclarecido que realmente é efetuada a transferência do veículo para a seguradora, sem pagamento dos seus débitos e apresentação do Certificado de Segurança Veicular exigidos pela Lei, valendo-se da Portaria 840/98 do DETRAN.

Após a descoberta do Deputado, o depoente admitiu o procedimento do DETRAN, e esclareceu que, sem essa Portaria, a seguradora teria que recuperar o veículo antes de vender. Ainda durante a Sessão, o Presidente, Senador ROMEU TUMA, recebeu a informação de que o normativo teria o objetivo de proteger o proprietário indenizado e que não havia transferência do veículo, apenas o registro para isentar o proprietário no caso de contagem de pontos e de responsabilidade por acidente com o auto. Tal informação, segundo constatou o Deputado CABO JÚLIO, não correspondia à verdade, pois até mesmo a Portaria 840/98, assinada pelo Delegado de Polícia ORLANDO MIRANDA FERREIRA, em 25.08.98, diz o contrário, assim:

“Art. 2º Na hipótese de o cadastro do veículo conter restrição impeditiva à circulação e respectiva transferência decorrente de acidente de trânsito, conforme preconiza o art. 1º da Resolução Contran de novembro de 1998, será procedido ao respectivo desbloqueio temporário, sem a exigência do laudo de inspeção de segurança do veículo, apenas tão-somente para efetivação da transação.”

Parágrafo único: Efetivada a transferência de propriedade, contendo a razão social da empresa seguradora, o bloqueio deverá ser novamente inserido, ficando vinculada a circulação do veículo ao atendimento das regras estabelecidas nos art. 9º e 10º da Resolução Contran...” (grifamos)

Posteriormente, a CPMI registrou que a Portaria está em consonância com sugestão da PORTO SEGURO, de 13.08.98, que explica em ofício ao Corregedor do DETRAN/SP que,

"por uma questão de segurança, responsabilidade e ordem dos procedimentos atinentes aos assuntos ora tratadas, deve realizar a transferência para o seu próprio nome de todos aqueles veículos que pelos critérios já apontados possam ser recuperados fisicamente, de modo a chamar para si a responsabilidade por registrar perante este Departamento de Trânsito, que aqueles segurados que foram indenizados nada mais tem a ver com os veículos sinistrados.

*Tal procedimento, a nosso ver, vem colaborar firmemente para que se saiba exatamente qual a real situação de cada veículo indenizado, tornando impossível sua circulação de forma indevida, sendo que efetivamente quando se for realizar a transferência destes para os compradores finais, **neste momento sim**, indiscutivelmente há que se exigir a devida realização da competente vistoria, de modo a atestar a perfeita condição de segurança veicular, e é assim a legislação que regula os licenciamentos.*

Além do já exposto, a "passagem" do veículo pelo nome da seguradora evitará que exista a possibilidade de se atribuir ao segurado já indenizado, eventuais multas (e respectivas pontuações) que por qualquer motivo venham a ser imputadas ao veículo que não mais lhe pertence e obviamente pelo qual não deve ser responsabilizado."

Ao final, ficou esclarecido que, com o desbloqueio do veículo no cadastro do DETRAN, a transferência de propriedade do segurado indenizado para a seguradora seria efetuada somente sem a apresentação do Certificado de Segurança Veicular - CSV e sem a exigência do laudo de inspeção de segurança do veículo. Segundo informou o CABO JÚLIO, a empresa de seguros efetua o abatimento da dívida, do valor da indenização paga ao segurado.

Em diversos caso, essa irregularidade é repetida quando da venda do veículo, pela seguradora, para loja de salvados, sem efetuar o registro da transferência no DETRAN, de acordo com depoimentos à CPMI de donos de loja e leiloeiros referidos neste Relatório.

A Lei nº 9.503/97, que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito, dispõe, em vários dispositivos, que, sobre ser obrigatório o registro da venda no DETRAN, é indispensável a apresentação do CSV e o pagamento dos débitos do veículo existentes no órgão de trânsito, de acordo com os artigos abaixo:

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

I - for transferida a propriedade;”

“Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:”

“IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;”

“VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;”

O Congresso Nacional atribuiu tanta importância ao recebimento das dívidas que, na mesma Lei 9.503/97, reiterou a exigência e estabeleceu penalidade para o caso de não se registrar a transferência:

“Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.”

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

Infração - grave;

Penalidade – multa.”

Em inúmeras decisões, algumas citadas neste relatório, inclusive pelo Diretor Geral do DETRAN de São Paulo, JOSÉ FRANCISCO LEIGO, na Sessão de 24.03.04, a Justiça já se pronunciou sobre não possuir o Estado competência para legislar sobre o trânsito.

O benefício para aquelas que atuam ilicitamente é maior se considerar-se que a legislação impede que esse veículo sinistrado com perda total volte a circular, tanto que a Lei 9.503 estabelece que:

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - Recolhimento das placas e dos documentos.”

Completando essa determinação, a Resolução 11/98, do CONTRAN, assim dispõe:

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

“III – sinistrado com laudo de perda total;”

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

Rio de Janeiro

Na AUTO FRONTIN, no Rio de Janeiro, a reportagem do FANTÁSTICO foi abordada por RICARDO, que se ofereceu para arranjar um GOL 2000, para ser montado em um salvado, por “uns três mil”, deixando claro que o veículo iria ser roubado. Um funcionário da empresa informou que a origem dos carros à venda era das seguradoras.

Na NOVA BOA BISTA, o vendedor ROGER fala sobre a facilidade na inspeção de segurança veicular, feita onde ele indicar, deixando claro que tem gente dele lá. A reportagem descobriu que há, no Rio de Janeiro, esquema para legalização dos veículos montados feita no Espírito Santo. Quem deu os detalhes foi JONAS, vendedor na loja MR 2000. Segundo ele, não é preciso nem levar o veículo para a inspeção, pois o interessado recebe o formulário e ele mesmo preenche.

O FANTÁSTICO seguinte, de 17.08.03, noticiou que a Polícia do Rio de Janeiro foi às lojas que apareceram na reportagem e confirmou as denúncias, uma a uma. Na AUTO FRONTIN foram encontrados dois carros e uma moto com os números adulterados. O dono, ARMÍNIO DA SILVA SANTANA RUAS, e seu funcionário, VALMIR JOSÉ DE ALMEIDA, foram presos.

Na madrugada do dia em que era realizada a operação policial, incêndio no depósito da Polícia do Rio para carros roubados destruiu centenas de veículos, 90% carcaças. Suspeitando que o incêndio foi provocado pela máfia que rouba automóveis, a Polícia abriu sindicância para apurar as suas causas, conforme declarou o titular da Delegacia de Roubo e Furtos de Automóveis, RAFIK LOUZADA.

Goiás

Em Goiânia, segundo O POPULAR de 21.08.03, a Polícia descobriu oito desmanches, prendeu quinze pessoas e apreendeu cerca de 100 carros, dos quais 42 em empresas de leilão. JOSUEMAR VAZ DE OLIVEIRA, titular da Delegacia Estadual de Furtos e Roubo de Veículos Automóveis DEFRA, disse tratarem-se de salvados e de roubados para uso das peças em recuperação de veículos. Ainda, que a ação é resultado de acordo da Polícia com o MP.

Distrito Federal

Em Brasília, conforme o CORREIO BRASILIENSE de 04.09.03, agentes da Delegacia de Roubo e Furto de Veículos DRFV, identificaram dez salvados dentre 160 unidades vistoriadas em depósitos de veículos acidentados. Além disso, dos 30 carros encontrados em quatro oficinas no Guará, 20 não tinham qualquer documentação. Na

loja LINK SALVADOS, não existiam documentos de pelo menos a metade dos 60 veículos vistoriados. Foi dado prazo de uma semana para o proprietário apresentar a documentação.

Paraná

Em Araucária, Paraná, de acordo com a reportagem do O Estado do Paraná, de 20.11.03, a Polícia localizou desmanche onde estavam sendo montados veículos roubados no chassi de salvados. Uma caminhonete HILUX roubada, placa BAS-0051, estava sendo montada em chassi da de placa KDS-1460, sinistrada adquirida em leilão. Foram detidos no local AMARILDO VASCONCELOS, AILTON DE CARVALHO e CARLOS FINARDI. A matéria não informa sobre os responsáveis pelo estabelecimento.

Ainda no Paraná, a Polícia de Cambé apreendeu 12 caminhonetes roubadas por quadrilha de desmanche e que se encontravam em casas e oficinas da cidade. Duas delas na fazenda do empresário, candidato a Prefeito em 2000, JEFFERSON RADAR, e uma na casa de advogado cujo nome não é revelado. Segundo a Polícia, os veículos seriam montados em outros salvados. Na mesma fazenda foram apreendidas 14 urnas eletrônicas usadas para simular votação.

Foz do Iguaçu. Pela proximidade com o Paraguai, escoadouro de grande quantidade de veículos roubados no Brasil, a cidade de Foz do Iguaçu, é não só rota de passagem como grande vítima desse crime e de outros com ele relacionados. Somente nos três primeiros meses deste ano, de acordo com A Gazeta do Iguaçu, de 27 e 28.03.04, foram roubados 180 veículos, a maioria destinada a receptores daquele País. Na cidade também tem sido ativa a atuação de desmanches. Já em 2000, a Gazeta de Iguaçu de 25.05, noticiou que a CPI do NARCOTRÁFICO acusou o empresário PAULO MANDELLI de liderar o desmanche criminoso no Paraná. Em documentos apreendidos pela Justiça em uma de suas lojas na cidade de Foz, foi comprovada a entrega de R\$ 10.000,00 ao ex-Prefeito da cidade, DOBRANDINO GUSTAVO DA SILVA, e de R\$ 14.000,00 a seu filho, ex-Deputado Estadual SÂMIS DA SILVA. No dia 22.10.03, operação conjunta da Procuradoria de Investigações Criminais, Polícia e Receita estaduais em 16 desmanches da cidade, além de prender em flagrante três pessoas, recolheu diversas peças, inclusive motores com numeração adulterada, e lacrou três lojas, segundo a Gazeta de 23.10.03. Em 19.06.04, outra operação da Promotoria junto com a Polícia, conforme a Gazeta do dia seguinte, lacrou a loja MEGA PEÇAS USADAS, por ter encontrado no local cerca de 11 caixas de câmbio adulteradas, que a Polícia suspeitava fossem oriundas de desmanche de carros roubados. Em 24.06.04, ação do Ministério Público junto com a Polícia do Estado prendeu 41 pessoas acusadas de envolvimento com o roubo e receptação de carro e também com o tráfico de drogas, armas e munições, com atuação em municípios do Oeste do Paraná, principalmente em Guaíra. Dentre os presos, quatro policiais civis e um militar. O principal detido foi EDE LUIZ DE SOUZA, considerado o maior ladrão de carros da fronteira, que enviava diariamente para o Paraguai de cinco a dez carros roubados. Também estava envolvido com a quadrilha, o Delegado-Chefe da Polícia Civil de Guaíra. A Gazeta do Iguaçu, em reportagem de 12.07.04, ao noticiar a explosão desse tipo de roubo na cidade, com o roubo/furto de 14 veículos em apenas 72 horas, atribui o acontecimento à suspensão da barreira que a Polícia Civil mantém, 24 horas por dia, na cabeceira da Ponte da Amizade. Segundo o jornal, todas as investigações realizadas indicam que a maioria dos carros roubados em Foz é destinada ao Paraguai, onde existe uma lei que permite a

legalização de autos provenientes do Brasil. As facilidades encontradas no Paraguai, são grande estímulo ao roubo de carros no Brasil. Ao denunciar esquema de resgate de veículos roubados no Brasil, a Gazeta do Povo, do Paraná, acusou de omissa a Polícia Nacional do Paraguai, cujo Chefe ISACIO AGUILAR, teria admitido saber o nome dos receptadores, mas não poder fazer nada contra eles sem denúncia ou ordem judicial. O esquema denunciado por aquele jornal, segundo a Gazeta do Iguazu de 15.07.03, envolvia o Superintendente, GERSON GALICIELLI, e o Chefe do Setor de Furtos e Roubos da 6ª SDP de Foz de Iguazu, EDSON COSTA, com o resgate, em Ciudad Del Este, de veículos roubados no Brasil. Segundo o periódico, esses policiais intermediaram negociações para o resgate do Santana ADJ-7336, pertencente ao jornalista MAURI KÖNIG König. O veículo fora roubado no sábado, em Foz, e retornou da Ciudad escoltado por policiais brasileiros. Aconselhado por GALICIELLI e COSTA, o jornalista pagou R\$ 4.000,00 pela devolução do auto, avaliado no mercado em R\$ 8.500,00. O dinheiro foi entregue ao Superintendente, que o repassou a um emissário do receptador, dentro de um carro da Polícia descaracterizado.

Minas Gerais

Em Minas Gerais, conforme noticia o Estado de Minas de 13.08.03, a Delegacia Especial de Repressão a Furtos e Roubo de Veículos prendeu MARCELO RODRIGUÊS DO NASCIMENTO, por efetuar regularização de carros roubados, com documentos da Circunscrição Regional de Transito de Contagem.

O Movimento das Donas-de-Casa e Consumidores de Minas Gerais, segundo a Folha Online – Dinheiro, de 21.03.03, ajuizou ação civil coletiva, na 5ª Vara Cível de Belo Horizonte, para obrigar as seguradoras a baixarem os veículos indenizados por perda total, sob o argumento de que, além de descumprirem a lei, praticando crime contra as relações de consumo, a atitude representa verdadeiro risco à segurança dos consumidores.

Ceará

Em Juazeiro do Norte, operação da Polícia Federal prendeu quadrilha que roubava carros para utilizar em salvados, conforme informação do policial CLAUDIO LUZ. Foram presas 10 pessoas, dentre elas três proprietários de sucatas, ANTÔNIO ALVEZ DE ALMEIDA, FRANCISCO LAUDIR MOTA SANTOS e FRANCISCO ARGEMIRO GREGÓRIO, e um despachante do DETRAN, AILTÉ PEREIRA DE ALENCAR.

5.2. Indícios de golpe com veículos segurados

A reportagem do FANTÁSTICO de 17.08.03 denunciou outro golpe com veículos segurados, envolvendo empresas recuperadoras de veículos roubados e as seguradoras que as contratam. Mostrou que o Deputado Estadual do Mato Grosso do Sul, FLÁVIO KAYATT, teve a sua Toyota Hilux roubada em 15.01.03, em Campo Grande, quando ladrões renderam o motorista e levaram o veículo, que se encontrava segurado na REAL SEGUROS. Imediatamente o Deputado deu queixa à Polícia. Vinte dias depois foi

procurado por um homem que disse trabalhar para WR, recuperadora de veículos de São Bernardo do Campo, dizendo que tinha documentos de policiais bolivianos e de um policial brasileiro, WANDO FERREIRA BRASIL, declarando que o veículo teria sido visto, um dia antes do roubo, na fronteira do Brasil com a Bolívia e acusando o deputado de querer dar o golpe na seguradora, com o fim de fazê-lo desistir de receber o seguro.

Depois da denúncia apresentada pelo parlamentar, a Polícia do Estado abriu inquérito e descobriu que WANDO e outros policiais fornecem essas falsas declarações a recuperadoras de veículos, em troca de US\$50,00 cada. A recuperadora, por sua vez, recebe da seguradora 10% do valor que seria pago ao segurado. Na WR, pessoas que atenderam à reportagem confirmaram que a empresa usava os serviços do referido policial.

O caso do Deputado foi discutido em audiência pública na Assembléia Legislativa do Estado, em 10.03.03, à qual compareceu o Diretor de Fiscalização da SUSEP, ELIEZER FERNANDES TUNALA.

Outra ocorrência semelhante envolveu o casal MARCELO e RAQUEL PERINI, que teve sua BMW 1992 roubada no mesmo ano. Sofreu pressão de um agente de outra recuperadora, que os ameaçou de cadeia, e temendo represálias assinou um termo abrindo mão do direito à indenização.

Em São Paulo, policiais do 27º DP respondem a processo criminal, segundo a Folha de São Paulo de 07.08.04, por tentarem incriminar segurados por fraude no seguro de automóveis. Em audiência no dia anterior, na presença da Juíza-Corregedora IVANA DAVID BORIERO e dos promotores ARTHUR RAMOS LEMOS e MÁRCIA DE HOLANDA MONTENEGRO, foi passada fita de vídeo que mostrava como os segurados eram acusados de fraudar o assalto do próprio veículo. De acordo com o jornal, que também teve acesso à gravação, um ex-empresário do ramo dá detalhes sobre a atuação de empresas nesse delito. Segundo revelou, as empresas providenciavam documentos falsos no Paraguai e na Bolívia para demonstrar que o segurado queria aplicar golpe na seguradora.

Segundo o Diário de S. Paulo, de 17.11.04, pelo menos 188 inquéritos instaurados na delegacia, podendo chegar a 328 (DSP de 29.10.04), estão sob suspeita de irregularidade. De acordo com o jornal, o dinheiro do seguro seria dividido entre policiais, a empresa recuperadora e funcionários das seguradoras. Os policiais com suspeita de envolvimento com o esquema, pelo menos três delegados e um escrivão, foram transferidos para outras delegacias da Capital.

Ainda conforme a Folha, o advogado CARLOS ALBERTO MANFREDINI, que representou algumas seguradoras, afirmou que, para montar o inquérito, recebia os documentos feitos em cartórios paraguaios direto do departamento de sinistros das seguradoras.

A apuração das irregularidades junto ao 27º Distrito Policial, conforme informações encaminhadas pelos Promotores ARTHUR PINTO DE LEMOS JUNIOR E MARCIA DE HOLANDA MONTENEGRO, foi iniciada em maio do corrente, com a expedição da Portaria 14/04, pelo Ministério Público do Estado de São Paulo. No referido expediente, os Promotores sintetizaram o esquema, até então levantado:

“Em verdade, centenas de cidadãos que fizeram seguro de seus veículos, após regular comunicação do furto ou roubo de seus automóveis, não receberam a indenização a que faziam jus, sob a alegação, por parte das seguradoras, de que haviam praticado o crime capitulado no art. 171, parágrafo.2º., inc. V, do Código Penal.

Na maior parte dos inquéritos instaurados em São Paulo contra os segurados, a pedido de empresas seguradoras, [...] responsabilizados de terem levado seus veículos ao Paraguai. As seguradoras anexam aos requerimentos de instauração de inquéritos contratos privados passados em Tabelionatos de Ciudad Del Leste, no Paraguai, e relatórios fornecidos por empresas de investigações privadas, uma delas, criada por delegado de polícia da ativa, com sede em São Bernardo do Campo, SP. Mostram esses relatórios que pouco antes do horário e data indicada pelo proprietário do veículo como sendo a do furto ou roubo na Capital paulista, o auto segurado teria passado pela fronteira brasileira, em Foz do Iguaçu, rumo ao território do Paraguai e ali vendido.

A documentação que instrui os inquéritos policiais resulta de um mesmo e único esquema de levantamento, isto é, na obtenção de cópias de registro de passagem do veículo pela fronteira Brasil-Paraguai, em Foz do Iguaçu e de um contrato particular de venda e compra de veículo brasileiro.

Apurou-se também que em determinados inquéritos policiais há declarações de policiais rodoviários federais que “atestam”, a pedido de “empresas de investigação”, situadas no Estado do Mato Grosso do Sul, haver o veículo segurado em São Paulo, passado por postos da PRF, em dia e horário não compatíveis com os do furto ou roubo do veículo informado pelo proprietário do veículo.”

RAFIK LOUZADA, Diretor da Divisão de Roubos e Furtos de Autos da Polícia Civil do Rio de Janeiro, em depoimento na Sessão de 21.05.04, informou que as companhias de seguro possuem área de investigação particular. Quando suspeitam de fraude para recebimento de seguro, a maioria comunica a Polícia, que abre inquérito para investigar a suspeita.

5.3. Indícios de cartelização das oficinas e o emprego de peças usadas

Em depoimento a CPMI, em .11.04, não apresentou tais documentos. Contudo, atribuiu as companhias seguradoras a prática de vários outros delitos, encaminhando cópia de documentos que os comprovariam.

Dentre os documentos entregues por ÂNGELO COELHO, encontram-se cópias de depoimentos prestados a Promotoria de Justiça do Consumidor, do Ministério Público do Estado de São Paulo, em 29.06.04, por GILBERTO CAMPOS, Perito de Sinistros de Automóveis da SUL AMERICA, de 1992 a 2000, da EXCELSIOR CONSULTORIAS TECNICAS, que prestava serviços a BRADESCO SEGUROS, de fevereiro de 2001 a agosto de 2003, e por LAURO DE PAULA RESENDE, Perito e Supervisor de Sinistros de Automóveis/Caminhões da SUL AMERICA SEGUROS, de

1988 a 1991, e do UNIBANCO SEGUROS, de 1991 a 1996. Nos depoimentos, e em declarações escritas anteriormente prestadas no Sindicato da Indústria de Funilaria e Pintura do Estado de São Paulo, neles ratificadas, os dois depoentes informam que as suas atribuições consistiam, em visitas as oficinas, avaliar os danos dos veículos sinistrados, inclusive se decorreriam do acidente descrito no boletim de ocorrência policial.

Segundo eles, cabia-lhes negociar com a oficina e, por determinação da Seguradora, coagi-la a proceder de acordo com a seguinte política, sob pena de retaliações:

- empregar de peças não originais, de peças usadas e do recondicionamento de peças de funilaria que precisariam ser trocadas, inclusive, neste caso, até itens de segurança,
- receber peças fornecidas pela seguradora, normalmente não originais ou mesmo usadas,
- conceder descontos elevados, o que a obrigava a se valer de peças não originais ou usadas,
- cobrar preço da mão-de-obra determinado pela seguradora, conforme tempo de reparo estabelecido muitas vezes abaixo daqueles recomendados pelas montadoras.

GILBERTO CAMPOS informou que ele mesmo

“costumava levar rodas de liga leve para serem recondicionadas na empresa Odilon, que fica na Zona Leste, que depois eram colocadas no veículo do Segurado, sem o seu conhecimento. E os pára-choques eram recondicionados na empresa Castilho, que fica em Rudge Ramos.”

De acordo com referidos depoentes, caso a oficina recusasse as determinações da seguradora, o veículo era removido para outra. A recalcitrante era impedida de prestar novos serviços e tinha o seu nome incluído em “lista negra”, passando a sofrer retaliações.

Quanto ao segurado, segundo os depoentes, quando procuram a seguradora, ou mesmo através do “guincheiro”, é orientado a utilizar a rede de oficinas credenciadas, sob promessa falsa de maior agilidade no atendimento. Quando opta por oficina da sua escolha, e informado de que ela já teve problemas com a qualidade dos serviços e foi objeto de diversas reclamações, o que na maioria das vezes não seria verdade. Também é comunicado de que perdera direito a vantagens como carro reserva e desconto na franquia, terá de pagar que pagar os serviços para reembolso posterior. Ademais, a seguradora protela os serviços a seu encargo como fazer a vistoria do veículo somente após 48 horas da solicitação e libera-lo depois de cinco dias úteis da vistoria. Por fim, ainda conforme os depoentes, o segurado é constrangido a assinar termo isentando a seguradora de responsabilidade sobre os serviços.

Segundo declararam os depoentes, com o propósito de induzi-los a pressionar a oficina, eram avaliados em função do custo médio dos veículos cuja reparação

supervisionavam. A própria oficina sofria esse tipo de avaliação. Caso esse custo médio ficasse, por seis meses, acima de valor preestabelecido conjuntamente pelas seguradoras, o Perito e demitido. LAURO DE PAULA RESENDE declarou que, na condição de Supervisor da UNIBANCO SEGUROS, chegou a demitir Perito da reguladora de sinistros JOPEMA em razão do custo médio alto.

Acrescentaram ainda os declarantes que, em razão do contato que mantinham com peritos de outras seguradoras, sabiam que essas mesmas atitudes são adotadas pela maioria delas.

Também foi entregue por ÂNGELO COELHO copia de depoimento prestado a Promotoria de Justiça do Consumidor da Comarca de Campo Grande, por CEZAR JUNIOR DA SILVA, em 14.04.03. O depoente a época era funcionário da VERA CRUZ SEGURADORA e trabalhava como Perito desde 1992, após ser diplomado pela CESVI DO BRASIL em São Paulo. Em suas declarações informou o nome das oficinas credenciadas pela VERA CRUZ no Mato Grosso do Sul e o das descredenciadas, revelando as seguintes informações:

- que a seguradora garante ao segurado a livre escolha da oficina, porem oferece vantagens a quem optar por uma credenciada,
- que as vantagens para o segurado, descritas na apólice, são: carro reserva por dez dias e desconto de 20% na franquia, oferecido obrigatoriamente pela oficina, mesmo com prejuízo, por força do contrato com a seguradora,
- que, no caso do sinistro 3700200370, Ford Ka 2001, HRU -4831 (letras não nítidas), constatou o emprego de peça usada e solicitou ao proprietário da oficina fosse comunicado ao segurado, mas não exigiu a confirmação desse aviso,
- que, na possibilidade de recuperação de peça, a seguradora renegocia com a oficina, mas o dono do carro não e consultado porque a apólice já prevê a recuperação,
- que a seguradora controla todos os carros sinistrados, o que subsidia a recontração ou um novo seguro, e tem conhecimento de caso de recusa de contratação de seguro em face de restrições existentes em relação ao veículo. Há também restrição ao nome do proprietário.

Outro documento enviado por ÂNGELO COELHO trata da ocorrência registrada na 58ª Delegacia de Policia de São Paulo, Boletim Numero 002739/2004, de 11.08.04, onde o proprietário da RENOVADORA DE VEICULOS J DOMINGUES LTDA. denunciou que, após receber para conserto um Fiat Marea segurado pela PORTO SEGURO por meio da Apólice 70763581, compareceu na oficina representante da seguradora que constatou a necessidade de substituição da tampa do porta-malas. Alguns dias depois, a seguradora enviou a peça, por ela adquirida na Concessionária DA VINCI, com razão social de DHJ COMERCIO DE VEICULOS LTDA., CNPJ 03.974.905[0002-31. Ao analisá-la, verificou que a mesma era reaproveitada, o que foi confirmado pelo Perito da seguradora BRISSIMO PEREIRA JUNIOR, que se comprometeu a substituí-la.

Acrescentou que a peça não veio acompanhada do original da Nota Fiscal Numero 157.578, de 05.08.04, apenas de copia simples da nota, o que foi informado ser costume da empresa em relação a oficinas.

ALCIDES SCATTINI, proprietário da SCATTINI FUNILARIA E PINTURA DE AUTOS LTDA., em declarações prestadas na Primeira Delegacia de Policia da Divisão sobre Crimes contra a Fazenda, da Policia do Estado de São Paulo, em 23.07.03, conforme cópias originadas de ANGELO COELHO, informou que, apesar de prestar serviços para diversas empresas seguradoras, suas principais clientes são a SUL-AMERICA, a PAULISTA e a HANOVER, com as quais firmou acordo onde é previsto valor determinado para mão-de-obra e que as peças podem se adquiridas por ele da revenda que bem entender e que, dependendo da peça, pode ser adquirida no mercado paralelo, o que faz esporadicamente. Disse, porém, que, quando as peças são fornecidas pelas seguradoras, “exceção feita à parte da lataria, todas as demais peças substituídas são do mercado alternativo, e quando isso ocorre o segurado não é informado [...] isso até mesmo por determinação das próprias seguradoras, sob a represália de não mais passar serviços a firma do declarante [...] quando a qualidade da peça é muito ruim, de péssima qualidade, casos esses isolados o declarante antes de efetuar a substituição procede contato com a seguradora e solicita a substituição da peça por outra de melhor qualidade ou original”.

Declarações idênticas as prestadas por ALCIDES SCATTINI, encaminhadas igualmente à CPMI, foram feitas também pelo empresário de reparação de veículos ANTÔNIO CARLOS FIOLA SILVA, na mesma Primeira Delegacia de Polícia, em 31.07.03. A sua empresa, apesar de prestar serviços para várias seguradoras, tem como principais clientes, de quem é credenciada: SUL-AMERICA, BRADESCO, ITAU, PORTO SEGURO, LIBERTY PAULISTA, VERA CRUZ, REAL SEGUROS e TOQUIO MARINE.

No referido programa FANTÁSTICO, o Promotor de Justiça de defesa do consumidor de Santos, EDSON CORRÊA BATISTA, informou que algumas seguradoras forçam oficinas a empregar peças usadas, alimentando o mercado de desmanches e de roubo de carros. Em reportagem da Agência Câmara, de 07.08.03, o mesmo Promotor informou que o Ministério Público do Estado há três anos investiga essa prática, além da manutenção de lista negra dos consumidores que se recusam a aceitar as oficinas credenciadas pelas seguradoras.

Em depoimento na Sessão de 15.04.04, referido Promotor deu notícia de que abriu doze inquéritos contra as maiores seguradoras do País. Todas elas, segundo ele, sem nenhuma dúvida, impõem ao segurado a escolha da empresa reparadora e se recusam a vistoriar o veículo em oficina não credenciada. Para EDSON BATISTA, com essa prática as empresas excluídas não sobrevivem. Em sete anos foram fechadas 15.000 dessas empresas. De acordo com ele, as seguradoras impõem às oficinas credenciadas preço de mão-de-obra, condições de pagamento e as obrigam a utilizar peças não originais ou usadas, alimentando o crime. Caso o segurado não se submeta, é incluído em lista negra e o seu seguro não é renovado, sob a alegação de motivos técnicos e de risco agravado por alta sinistralidade.

Para o Promotor, esse comportamento, além de ferir a liberdade de escolha garantida ao consumidor e infringir o art. 21 do Código de Defesa do Consumidor,

que lhe garante obter peças originais novas, gera tremenda insegurança e submete os segurados a risco de vida. São dois riscos: o de ser assaltado para suprir o mercado de peças usadas e o de sofrer acidente por defeito nas peças usadas.

Durante o depoimento de ÉDSON BATISTA, o Deputado CABO JÚLIO apresentou documento interno da PORTO SEGURO que comprova esses delitos, a saber:

O SR. CABO JÚLIO (PSC – MG) – Vou dar um exemplo aqui, Senador, daquilo que o Dr. Edson acabou de falar. Está aqui um documento interno da Porto Seguro. Diz assim: “Nice, recebi retorno da Rosa das Chaves Corretora, que me informou que a segurada vai manter o veículo na frota Vento mesmo...” Esse é um reparador.

O SR. EDSON CORRÊA BATISTA – Que não é credenciado.

O SR. CABO JÚLIO (PSC – MG) – Continuo: “...pois alega que o proprietário é amigo dela. A corretora está ciente de que não aceitaremos nenhum seguro dela mais na companhia em suas respectivas renovações (ela tem mais seguros aqui)”.

Depois, numa outra parte do documento, está escrito: “Adriana, esse é mais um dos casos que temos que ligar para o corretor e alertá-lo que será liberado, mas o segurado será bloqueado. Após, responda para Nice”. (Grifamos)

Para o Promotor, além das infrações acima, o comportamento das seguradoras caracteriza cartelização, já objeto de processo junto ao CADE, sob número 08012008224/98-38.

Igual investigação vem sendo realizada pelo MP do Mato Grosso do Sul, segundo noticiou à Agência Câmara o Promotor AMILTON PLÁCIDO DA ROSA, de Campo Grande. Também naquele Estado, a Associação Brasileira da Cidadania e do Consumidor ABCCON MS, denunciou a Seguradora VERA CRUZ por utilizar peças usadas, segundo reportagem do Correio do Estado, de 06.05.03. A fraude era investigada pelo MP há seis meses, e já havia comprovação da existência de pelo menos 150 clientes lesados em oficinas de Campo Grande.

Na Sessão de 28.06.04, realizada no Paraná, WILSON BILL, tesoureiro do Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos SINDIREPA, que representa as oficinas independentes, confirmou que as seguradoras mantêm um relacionamento de imposição com as empresas de reparação de veículos. Segundo ele, as seguradoras praticam política de achatamento de preços, obrigando as oficinas a adquirirem peças delas próprias ou no mercado alternativo, até junto a desmanches. Diz que uma determinada seguradora, em 1997, remunerava a hora a R\$ 16,00, e a hora de pintura perolizada a R\$ 32,00. No mesmo contrato, em 2002, baixou esses preços para R\$ 14,00 e R\$ 29,00, respectivamente.

Estranhamente, WILSON BILL reclama que as seguradoras impõem a apresentação, pelas oficinas, das notas fiscais de compra de peças. Segundo ele, o achatamento de preços inviabiliza a emissão de notas fiscais. Isso pode ser a razão da

reclamação, pois, se compra com nota fiscal, precisa dar saída da mercadoria também com nota fiscal, o que resulta no pagamento dos respectivos impostos perante o fisco.

WILSON BILL revelou a existência da ANGIS, entidade que congrega todos os organismos de inspeção veicular, e que teria mais informações sobre a comercialização de CSV, sem inspeção, que para ele é uma prática generalizada no País.

No entender de WILSON BILL, há uma organização das seguradoras a nível de América do Sul, cujo cartel, nas palavras dele, é comandado no Brasil pelo CESVI-MAPFRE, LIBERTY e VERA CRUZ. Também a sua categoria faz reuniões no continente, pelo menos duas vezes por ano, junto com a LAREPA, que é a instituição latino-americana.

Para WILSON BILL, a SUSEP nunca atuou corretamente no setor.

Na ocasião, o Sr. Magno Kaminski trouxe um cliente de nome Wontroba, da Transportadora de mesmo nome, que teve seu veículo roubado no Paraná e peças deste encontradas em Santa Catarina.

5.3.1. Denúncia à Secretaria de Direito Econômico – SDE, do Ministério da Justiça

Em 1998, o presidente da Associação Brasileira dos Reparadores Independentes de Veículos ABRIVE, GERALDO LUIZ ANTÔNIO MAURO, apresentou à Secretaria de Direito Econômico denúncia de formação de cartel por seguradoras que estariam elaborando, em conjunto, lista de oficinas credenciadas, retirando do segurado a possibilidade de escolha. Também teriam o hábito de elaborar relação de mecânicas consideradas incapazes de realizar reparos nos automóveis, além de impor preços de mão-de-obra e condições de pagamento, caracterizando a formação de cartel. Somente em 06.08.03, depois de inúmeras cobranças, e às vésperas do depoimento da sua Diretora Nacional, BÁRBARA ROSEMBERG, à Comissão de Defesa do Consumidor e Minorias da Câmara dos Deputados, a SDE acatou oficialmente a denúncia.

A representação foi autuada como Procedimento Administrativo 08012.008224/1998-38, e tinha como acusadas as seguintes seguradoras: AGF BRASIL SEGUROS S.A., MARITIMA COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, BRADESCO PREVIDENCIA E SEGUROS S/A, GENERAL ACCIDENT CIA. DE SEGUROS, GENERALI DO BRASIL CIA. NACIONAL DE SEGUROS, J. MALUCELLI SEGURADORA, CIA. DE SEGUROS MINAS BRASIL, NACIONAL COMPANHIA DE SEGUROS, NOVO HAMBURGO CIA. DE SEGUROS GERAIS, CIA. UNIÃO SEGUROS GERAIS, ITAU SEGUROS, UNIBANCO SEGUROS, SUL AMERICA SEGUROS, COMPANHIA PAULISTA DE SEGUROS, REAL SEGURADORA S/A, VERA CRUZ SEGURADORA, PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, FINASA SEGURADORA, UAP SEGUROS BRASIL S.A.

A SDE, ao analisar as informações levadas pela ABRIVE, junto com outras que obteve, concluiu por existirem indícios de:

- fixação conjunta de preços, com base em Tabela de valores elaborada pela reguladora de sinistros JOPEMA e depoimentos prestados,

- influência na uniformização de práticas comerciais entre concorrentes, com concentração econômica por parte das seguradoras, de acordo com documentos que apontam para a participação dos sindicatos na uniformização das práticas comerciais das seguradoras, como correspondência publicada no Boletim Informativo do SINDSEG[SP, com tabela de preços de mão-de-obra e serviços de pintura, e carta enviada pelo SINDSEG[PR a concessionária LUSON, em que "recorda que qualquer majoração de valores [pagos pelas seguradoras as oficinas] devesse ser encaminhada para análise com antecedência ao sindicato".
- estipulação conjunta de critérios de credenciamento com a criação do G9 e da CESVI BRASIL, com sérios efeitos sobre o livre funcionamento do mercado reparador de veículos e graves prejuízos ao bem estar do consumidor. O G9 e a associação de grupo de seguradoras formada para selecionar oficinas em Curitiba e, eventualmente, em outras cidades, e a CESVI BRASIL, empresa constituída por outro grupo de seguradoras para referenciar o credenciamento de oficinas.

De acordo com a Secretaria, a combinação dessas práticas pode ocasionar, para os segurados, os seguintes efeitos:

- redução na qualidade dos serviços de reparação, face a baixa remuneração das oficinas,
- utilização de peças adquiridas no mercado paralelo ou alternativo no reparo de veículos sinistrados,
- padronização dos serviços de reparação,
- eliminação de investimentos nas oficinas reparadoras.

Em decorrência, foi proposta a instauração de Processo Administrativo contra as empresas integrantes do G9 e da CESVI BRASIL, acima relacionadas, e dos sindicatos SINDSEG[SP e SINDSEG[PR, para apurar a ocorrência de infração a ordem econômica, e encaminhamento do caso ao DPDC para análise, devido as

“denúncias de utilização de peças usadas e roubadas no reparo de veículos sinistrados por parte das oficinas credenciadas as seguradoras”.

5.4. Indícios de emissão de apólices falsas e de desfalque em contas bancárias

CARLOS COUTINHO, empresário pernambucano, encaminhou a CPMI, em 22.01.04, denúncia de que foram subtraídas fortunas das contas do GRUPO COUTINHO mantidas no BANCO SAFRA S/A, notadamente na agência Recife, localizada na Avenida Dantas Barreto, 514, Bairro Santo Antônio, em nome de VEÍCULOS ESPECIAIS LTDA., conta 017418-0, e de IMBIRIBEIRA VEÍCULOS LTDA., conta 008168-8. De acordo com ele, auditoria interna constatou a retirada indevida

de recursos das mencionadas contas por parte do BANCO SAFRA, juntamente com o BANCO RURAL, RURAL SEGURADORA, RUTRA CORRETORA DE SEGUROS LTDA, GENERAL SEGUROS, UNIVERSAL ADMINISTRADORA E CORRETORA DE SEGUROS LTDA, M S SANTOS CORRETORAS DE SEGUROS LTDA, SEGUROS CONSULTORIA ADMINISTRAÇÃO E CORRETAGEM LTDA, SAFRA SEGUROS S/A e a CANÁRIAS CORRETORA DE SEGUROS, que emitiam apólices frias simulando seguros de bens inexistentes. Foram emitidas 227 dessas apólices pela SAFRA SEGUROS, onerando as empresas em R\$ 469.249,82. CRISTIANO MARCELO LINS SILVA, ex-gerente da RURAL SEGURADORA S/A, em reclamação trabalhista 03.001.01791/96, confirmou a existência desse tipo de fraude.

A denúncia foi apresentada ao BANCO CENTRAL, que informou não ser o caso da sua competência. Foi levada ao conhecimento da SUSEP, através do Ofício 01479/2003, de 04.09.03, e do Ministério da Justiça, pelo Ofício 01870/2003, de 18.11.03, enviados pelo Senador Eduardo Suplicy.

De acordo com a informação, há, a respeito, os inquéritos 184/99 e 220/99, no DPF, onde consta depoimento de JOSÉ VALMIREI RIBEIRO, ex-diretor da RURAL SEGURADORA, que confirma as declarações do ex-gerente CRISTIANO, e do "office boy" GILMAR LEITE PEDROSA, do GRUPO PADRÃO, que informa ter o gerente da agência 0029 do BANCO RURAL lhe pedido para assinar um bloco de documentos, que posteriormente veio a saber se tratar de apólices frias e que figurava como proprietário de lanchas, carros e imóveis. Por essa razão, o GRUPO PADRÃO ajuizou ação contra o BANCO RURAL, no processo 56561-1, em Recife.

No Jornal do Comércio de 19.03.97, o advogado RICARDO LUAMBO informou possuir lista de 300 empresas vítimas do mesmo tipo de fraude e que a CIDAR, CONCÓRDIA VEÍCULOS, CONCÓRDIA CAMINHÕES E USINA FREI CANECA entrariam na justiça pelo mesmo motivo. A matéria dá conta de que foi aberto inquérito para apuração do delito na Delegacia de Defraudações, pelo delegado GENTIL BARBOSA.

6 As normas e a fiscalização do comércio de “salvados”

Em face da dimensão da denúncia da utilização ilícita de salvados, a CPMI preocupou-se em obter informações acerca da fiscalização que é exercida no setor por parte do Poder Público. Para tanto, ouviu diversas autoridades da área de segurança e trânsito em audiências em Brasília e nos estados.

São Paulo

Na Sessão de 24.03.04, realizada em Brasília, o Diretor Geral do DETRAN de São Paulo, JOSÉ FRANCISCO LEIGO, informou que, embora o artigo 330 do Código de Trânsito obrigue os estabelecimentos que executem reformas ou recuperações de veículos a possuírem livros de registro do seu movimento, não determina que o DETRAN seja o responsável por os fiscalizar. Apesar disso, segundo ele, o DETRAN efetuou algumas fiscalizações em desmanches, há mais de 10 anos, aplicou multas, porém

as irregularidades apontadas não foram melhoradas nem as multas recolhidas, sendo inscritas na Dívida Ativa. Por isso, não deveria ser o DETRAN responsável pela fiscalização. Acrescentou que a Lei 8.520/93 e o Decreto 40.988/96, estaduais, atribuem ao DEIC a responsabilidade por fiscalizar os desmanches e a órgão específico da Secretaria de Segurança Pública, a fiscalização de despachantes.

Para LEIGO, o Decreto 1.305/94, que regulamenta a Lei 8.722/93, e estabelece competência para o órgão de trânsito fiscalizar os estabelecimentos que executem leilões, reformas, recuperação, compra, venda ou desmanche de veículos, usados ou não, teria sido revogado pela Lei 9.503/97. Contudo, não consta na Lei a revogação do Decreto. Também, conquanto não determine que o DETRAN fiscalize, o art. 330 referido deixa evidente essa atribuição ao exigir que os modelos dos livros de registro sejam aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito, que a eles terão acesso sempre que solicitarem, sem que os possam retirar do estabelecimento.

Conforme o depoente, até a edição da Portaria 01, de 26.11.02, que atribuiu apenas ao INMETRO o poder de credenciar as empresas de inspeção veicular, o DETRAN fazia rápida vistoria nos veículos a serem recuperados e que estavam registrados no órgão com perda total.

Após a reportagem do FANTÁSTICO, de acordo com LEIGO, o DETRAN editou Portaria determinando a anotação, no registro dos veículos recuperados, das palavras: recuperado e salvado. Com isso, houve queda de cerca de 50% da procura por esse serviço. A Portaria, contudo, foi suspensa por decisão judicial, que entendeu ser o assunto de competência federal, tendo o DETRAN sugerido ao DENATRAN a expedição de semelhante normativo.

Segundo LEIGO, a comunicação ao DETRAN do grau da avaria sofrida pelo veículo é feita pela Polícia Rodoviária que comparece ao local da ocorrência. A Seguradora não faz mais esse tipo de comunicação. O registro só é alterado com base em laudo feito por empresa de inspeção veicular. De acordo com ele, nessas empresas estão sendo expedidos certificados falsos.

Informou ainda que os veículos novos são pré-cadastrados no RENAVAN pelas montadoras e apresentou sugestão para ser impedida a recuperação de veículos com perda total, obrigando-se a sua compactação.

Do que falou FRANCISCO LEIGO, merece destaque a falta de comunicação, pela Seguradora, da ocorrência de perda total, o que descumprimento o que estabelece o art. 243 do CBT, conforme já analisado.

Na sessão de 15.04.04, realizada em São Paulo, o Chefe do Departamento de Crimes contra o Patrimônio, GOFREDO BITTENCOURT, informou que o Departamento é responsável pela fiscalização dos desmanches, mas não das lojas de venda de veículos sinistrados. Disse ele que durante quatro ou cinco anos foram fechados mais de 1.300 desmanches em São Paulo e que hoje existem mais ou menos 400, dos quais 50 a 80 são assim registrados na Junta Comercial e os demais o são como venda de peças usadas. Esclareceu que a terceira delegacia concede alvará para loja de desmanche. Para

ele, o desmancheiro muitas vezes é bandido e o desmanche é uma facilitação onde acontece o crime.

Segundo GOFREDO, o leilão não é fiscalizado oficialmente por ninguém. Os carros que vão para leilão muitas vezes têm perda total. Há casos em que não sobrou nada do carro, só tem o documento. Entende que a não obrigatoriedade de o leiloeiro especificar no documento que emite todos os dados do veículo, é um estímulo ao roubo de carro e dá margem para o policial, o fiscal, ser desonesto, pois a nota genérica possibilita o seu uso para justificar vários veículos.

GOFREDO expressou também o entendimento de que a não aplicação correta da Lei permite à seguradora vender veículo sinistrado para ser recuperado, independente do nível do sinistro, interpretação não condizente com o propósito da legislação.

O depoente apresentou, como sugestão, seja transferida a fiscalização das empresas de Inspeção Veicular do INMETRO para órgão policial de trânsito.

Ainda na Sessão de 15.04.04, VALTER SÉRGIO DE ABREU, Delegado de Polícia do Departamento de Investigações sobre o Crime Organizado, esclareceu que o crime que está mais em voga atualmente, em relação a veículos, é o da remontagem. Segundo ele, os veículos usados para esse fim normalmente vêm dos leilões promovidos por seguradoras, mas também vêm de pessoas físicas e de leilões promovidos pelo Estado e pelas prefeituras. Entende ele que o policial não tem capacitação técnica para mensurar o grau de avaria do veículo acidentado, como ocorre atualmente.

VALTER acha que a Polícia, para combater o crime com veículos salvados, enfrenta dificuldades que poderiam ser equacionadas com a expedição de Lei para definir irrecuperabilidade; a criação de órgãos estaduais para vistoriar veículos sinistrados e definição da gradação da avaria; venda do sucateado somente após compactação; penalização pela falta de comunicação da baixa; obrigação das montadoras gravarem a numeração do chassi em alto relevo; obrigação das revendedoras autorizadas a marcarem as peças-chave; a vistoria pelos órgãos de trânsito de todos os veículos leiloados e a revogação da norma que determina recorte do chassi no caso de baixa.

EDER SEGURA, membro do GAECO, na Sessão de 08.06.04, disse que, devido à fiscalização exercida nos desmanches, praticamente não se encontra hoje, na cidade de São Paulo, um desmanche que venda peça de origem ilícita. Os infratores, nessa área, deslocam-se para a periferia. Lembrou que quando investigava um determinado desmanche, todos os das imediações fechavam. Também que o roubo e furto de veículos nas proximidades caía praticamente a zero nas semanas subsequentes. De acordo com EDER, grande dificuldade na repressão é a falta de identificação de peças pelas montadoras.

Conforme EDER SEGURA, existem, na grande São Paulo, em torno de 800 desmanches e que encontrou vários policiais envolvidos com a atividade. Outro problema que vê, é quanto à pena prevista para o receptor, mesmo na forma qualificada, ser apenas de três anos. Refere-se também às notas fiscais do leilão, no caso de sucata, que, por ter recortado o chassi, facilita o acobertamento de carros roubados. Trouxe, por fim, a

notícia de um crime novo: a clonagem da placa. Segundo ele, a ocorrência desse delito é muito grande no País.

LEVY EMANUEL MAGNO, também Promotor do GAECO, informou que um Promotor de Suzano, em maio passado, em diligência junto com a Polícia, flagrou empresa desmanchando cinco caminhões VOLVO. Deu voz de prisão ao proprietário, deixando-o sob a guarda de dois policiais. Afastou-se momentaneamente do local e, ao voltar, os policiais tinham deixado-o escapar. Um mês depois, voltaram ao local e encontraram um caminhão VOLVO sendo desmanchado.

Rio de Janeiro

Na Sessão de 21.05.04, realizada no Rio de Janeiro, MARCOS ANDRÉ CHUT, Diretor de Registro de Veículos do DETRAN, ao informar que 60% dos veículos cadastrados no Estado se encontram com o licenciamento irregular, em face da exigência de vistoria anual e da necessidade de pagamento de débitos, revelou que instaurou sindicância para investigar quadrilhas que atuam junto ao DETRAN para livrar o veículo da vistoria.

Para ANDRÉ CHUT, muitas vezes a baixa do veículo não é solicitada em virtude de os débitos junto ao DETRAN superarem o valor do próprio veículo. Entende que a divergência entre o que é perda total e o que a legislação assim considera impede o controle sobre a frota por parte do órgão de trânsito, além de ocasionar série de confusões e desmandos e principalmente o comércio clandestino de veículos. Acha também que o policial militar não tem condições de classificar o nível do dano sofrido pelo veículo acidentado, conforme determina a Resolução 25 do CONTRAN. Sugere sejam estabelecidos critérios objetivos, pelas montadoras, em forma de lista a ser marcada com um “x” pelo policial.

Segundo ANDRÉ CHUT, as normas do CONTRAN exigem que os veículos indenizados sejam bloqueados no Cadastro, podendo haver o desbloqueio com um Certificado de Segurança Veicular CSV, à luz de normativo do próprio DETRAN, contrariando a legislação federal, conforme aqui já visto.

Mesmo assim, ANDRÉ CHUT denuncia que, em face da necessidade de vistoria para o licenciamento anual, “abriram-se as portas do crime (grifamos), na medida em que as seguradoras, por intermédio de recuperadoras e leiloeiros, vendem os veículos para particulares sem o laudo de vistoria”. Segundo ele, esses veículos estão sendo levados para transferência de propriedade em outros estados sem fazer vistoria ou checar o cadastro, pois um Estado não pode estabelecer bloqueio no cadastro de outro. Informou ainda haver inquérito apurando esta questão.

ANDRÉ CHUT informou ainda que, naquela semana, constatou a prática de um novo crime, que é a realização de “vistoria em trânsito”, por meio da emissão, por outros estados, de laudos de vistoria de veículos que se encontram no Rio de Janeiro. Acha ele que “o número já chega a mais de 10 mil veículos, com a participação de mais de 30 despachantes – funcionários do DETRAN, provavelmente; funcionários do departamento de trânsito e despachantes de outros Estados”. O assunto já foi por ele comunicado a todos os DETRAN’s e ao Ministério Público.

De acordo com ANDRÉ CHUT, essa irregularidade deve-se à exigência que o Rio passou a fazer no sentido de que os carros indenizados fossem passados para o nome da seguradora, o que acarretaria, por exigência do Código de Trânsito, o pagamento de taxas e tributos. Por isso, em fiscalizações realizadas em oficinas de recuperação e leiloeiros, pelo DETRAN em conjunto com a Polícia Civil, foram encontrados veículos com placa do Rio de Janeiro, mas já com a documentação de São Paulo, que, como visto acima, exime as seguradoras do cumprimento da Lei.

No entender de ANDRÉ CHUT, há falhas no RENAVAN, sistema que deveria ter maior controle. Além do caso acima, exemplificou com o licenciamento, no Rio de Janeiro, de veículos roubados em Miami, depois de pré-cadastrados no RENAVAN de forma fraudulenta. Segundo ele, a entrada desses veículos é feita através da cidade de Iquique, no Peru, e dos países do Mercosul. Informou que, abertos vários inquéritos pelo Ministério Público, houve a comprovação da participação de despachantes, funcionários e um sem número de pessoas. Contudo, a Justiça do Estado anulou toda a investigação sob o argumento de que o MP não teria competência para investigar.

Sobre esse assunto, RAFIK LOUZADA, Diretor da Divisão de Roubos e Furtos de Autos da Polícia Civil do Rio de Janeiro, em depoimento na mesma Sessão, informou que o contrabando de veículos provenientes de Miami aconteceu em junho de 2003 e envolveu as cidades de Friburgo, Itaboraí e Rio Bonito. O caso foi encaminhado à Justiça Federal, resultando em Inquérito aberto pela Polícia Federal em Campos.

Outra preocupação, trazida por ANDRÉ CHUT à CPMI, refere-se à Lei Estadual 4.231/03 que transferiu, da Polícia Civil para o DETRAN, a competência para registrar e fiscalizar os desmanches, lojas de peças usadas e oficinas sem que houvesse regulamentação necessária nem condições deste órgão, humanas e materiais, para se desincumbir do encargo.

Conforme RAFIK LOUZADA, desde novembro de 2003 a atividade deixou de ser executada pela Polícia Civil e não foi assumida pelo DETRAN. O próprio Deputado autor do Projeto disse-lhe que não está vendo uma maneira de a lei funcionar.

Chama a atenção que lei que inviabilizou atividade tão importante para a segurança pública seja promulgada no Estado. Ainda, que os recursos de que dispunha a Polícia para o desempenho da fiscalização não tenham sido transferidos para o DETRAN. Tanto mais quando se consideram os dados apresentados na reunião. Segundo RAFIK LOUZADA, de maio a novembro de 2003, foram fechados pela Polícia 82 estabelecimentos entre desmanches, oficinas e ferros-velhos, de um total, no Estado, de 600 desmanches e lojas de venda de peças.

Quanto à recuperação de veículos roubados de segurados, RAFIK LOUZADA disse que havia no Rio 26 empresas desenvolvendo essa atividade, que foram reduzidas para 16 e, em novembro, foram lacradas 13 que ainda funcionavam no Estado, tendo sido instaurado Inquérito para apurar a atuação delas. Porém, norma da Secretaria de Segurança Pública regulamentou a atividade, mudou o nome das empresas para reintegradoras e passou a exigir que fosse celebrado contrato de prestação de serviços entre elas e as seguradoras.

RAFIK LOUZADA informou também que o maior leiloeiro do Estado, ACIR LEILOEIRO, além de comunicar a data do evento, passou a enviar-lhe fita gravada de todo o leilão que realiza e a identificação, como determina a legislação, de todo veículo vendido e para quem vendeu. Ou seja, um ato voluntário de apenas um leiloeiro, sem decorrer, como seria natural, de regular ação de controle e fiscalização do Poder Público.

ANDRÉ CHUT, por fim, manifestou o entendimento de que, para resolver o problema dos salvados, “acabando com qualquer tipo de caixa dois das empresas seguradoras (grifamos), é preciso acabar com o critério econômico que indeniza por perda total, mas, através de laudo técnico coloca-se o veículo novamente em circulação”. Para ele, se a seguradora entender que é caso de perda total, o veículo deve ser prensado, ter o chassi destruído como nos Estados Unidos. Completou sugerindo que as baixas dos registros dos veículos possam ser feitas independentemente do pagamento antecipado dos débitos a eles referentes, como a lei exige, vez que a sua cobrança pode ser efetuada paralelamente, inclusive com a inscrição na dívida ativa.

Entretanto, durante audiência da CPMI no Senado Federal, em 09.06.04, a Deputada Mariângela Duarte fez referência ao depoimento do Diretor do DETRAN do Rio de Janeiro: “Quando eu escuto o diretor do DETRAN carioca afirmar que todas as seguradoras têm caixa dois, percebo a tragédia que é o peso da impunidade sobre o cidadão brasileiro”.

A fala da Deputada gerou protesto no plenário, por parte do Deputado Mussa Demes, que considerou leviana a afirmação do diretor, sem a apresentação de provas: “Não estou aqui para defender as seguradoras, mas dentro do meu papel de advogado, que exerço antes mesmo de ter sido eleito deputado, posso afirmar que esse diretor foi leviano e, no mínimo irresponsável, uma vez que não provou o que disse”, rebateu.

No jornal “O Globo”, de 13.08.03, o Presidente do DETRAN RJ, HUGO LEAL, pronunciando-se sobre o problema dos salvados, informou que sugeriu ao DENATRAN que, para evitar fraudes, o próprio dono seja o responsável pela comunicação ao DETRAN da baixa do veículo em caso de perda total.

Paraná

LUIZ FERNANDO FERREIRA DELAZARI, Secretário de Segurança Pública, na Sessão de 28.06.04, realizada em Curitiba, informou que, em novembro de 2003, foi editada pela Secretaria Resolução determinando a baixa de veículos considerados irrecuperáveis por sofrerem danos de grande monta. Disse que recentemente desmantelou quadrilha de roubo de veículos no Estado, comandada por SAMIR SKANDAR, da qual participavam sete policiais, e roubava três a quatro caminhonetes por dia, que eram desovadas no desmanche de ALMEIDA, em Florianópolis, e no Paraguai. O Policial Civil de nome WANDERLEY, que foi preso, chegava a passar 10 veículos por dia para o Paraguai, provenientes do Mato Grosso, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo.

O Secretário deu conhecimento de projeto apresentado ao Ministério da Justiça com o propósito de criar policiamento específico para a região de fronteira, como também de outro, já aprovado por algumas câmaras de vereadores, prevendo a cassação do alvará de funcionamento de estabelecimentos cujos proprietários tenham sido processados por receptação ou por envolvimento com prostituição.

Segundo DELAZARI, há trabalho preventivo no Estado. Para concessão de alvará de funcionamento a lojas de peças ou acessórios, o município exige vistoria prévia da Delegacia de Roubo e Furtos de Veículos. Também, são realizadas vistorias nas lojas de desmanches, com a participação das polícias civil e militar, do Instituto de Criminalística e da Receita Estadual. Em 2002, foram vistoriadas 880 lojas, em 2003, 1.200, e em 2004, até junho, foram 460.

CÍCERO PEREIRA DA SILVA, Coordenador de Veículos do DETRAN, em depoimento na mesma Sessão, informou que os carros que sofrem acidente são bloqueados no cadastro do órgão, pelo próprio Policial que atende à ocorrência, ficando impedida a transferência de propriedade. No caso de dano de média monta, é enviada correspondência ao proprietário orientando os procedimentos para a regularização do veículo. Já no de grande monta, é informado que o veículo será baixado. Essas informações são disponibilizadas no *site* do DETRAN. Alguns desses carros voltaram a circular em virtude de Mandado de Segurança e de revisão feita com base em documentos das seguradoras, em notas fiscais de peças utilizadas e em notas fiscais de recuperação.

Foram baixados no Estado, em 2004, segundo CÍCERO PEREIRA, 3.886 veículos. Desse total, 1.900 foram leiloados pelo próprio DETRAN.

De acordo com CÍCERO PEREIRA, das cerca de 1.000 lojas de desmanches existentes, somente 215 são cadastradas no DETRAN. Segundo ele, além da loja, é cadastrado o estoque de peças, que são checadas, sendo o controle atualizado mensalmente, com a prestação de contas das peças utilizadas.

WILSON BILL, do Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos SINDIREPA, cuja atividade poderia ser prejudicada com a medida, apresentou, na mesma Sessão, a sugestão de que fossem baixados e vendidos como sucatas os veículos objeto de perda total. Quanto aos que sofreram danos até média monta, para ele o DETRAN deveria exigir o envio de cópia das notas fiscais das peças substituídas.

Ainda na Sessão de 28.06.04, LUIZ ODAIR FAVARETO, Presidente da BANSEG, empresa de depósito de veículos sinistrados, e leiloeiro, informou que se encontravam sob sua guarda aproximadamente 800 veículos sinistrados com perda total, pertencentes às seguradoras para as quais trabalha, BRADESCO, ITAÚ SEGUROS E PORTO SEGUROS. Segundo ele, a venda dos veículos só pode ser efetuada após o DETRAN emitir os documentos em nome das seguradoras, e, no caso de grande monta, no PARANÁ, hoje é obrigatória a baixa podendo o veículo ser vendido somente como sucata.

De acordo com FAVARETO, a Delegacia de Roubos e Furtos, antes do leilão, vistoria os veículos a serem leiloados e bloqueia “os mais detonados”, que só serão liberados com a apresentação, na Delegacia, das notas fiscais referentes às peças utilizadas na recuperação.

Em Foz do Iguaçu, foi feita diligência que constatou que, em seu último posto, a Polícia Rodoviária Federal, em parceria com a FENASEG, opera equipamento que fotografa a placa e o veículo de forma bastante eficiente.

De se registrar que existem nomes denunciados, como o de Eugênio Rosa, faltando apuração sobre furtos de veículos, roubos de cargas de combustíveis e "seqüestros" de veículos.

Sugere-se a criação de uma polícia de fronteira em Foz do Iguaçu.

7 Outras denúncias

7.1. O Caso Indaiatuba

Conforme documentos que enviou à CPMI, por meio do Ofício 3282/04, de 19.11.04, a Delegacia de Polícia de Campinas identificou quadrilha envolvida com roubo e adulteração de veículos em São Paulo, na região de Guarulhos, Hortolândia e Indaiatuba, com ramificações em Campinas, Itapeva e Sorocaba. As investigações tiveram início em 15.06.04, quando caminhão roubado foi localizado em chácara na Rua Esmeralda, 299, Recreio Campestre Jóia, Indaiatuba, e preso em flagrante o seu proprietário, EMILIO CARLOS ANGELIERI. No local, onde também foi encontrado baú roubado, a empresa KIKO D'AGUA explorava fonte de água mineral. A KIKO já era objeto de investigação devido a denúncias de que utilizaria carros roubados. A Polícia foi informada na ocasião que ANGELIERI atuava junto com MANOEL CHAGAS DE CASTRO, ligado a HENRIQUE LOPES CRUZ.

HÉLIO CARLOS MARTIN, caseiro da propriedade há cerca de cinco anos, em depoimento de 19.06.04, informou que ela pertenceria a LEONICIO LOPES CRUZ, pai de REINALDO NOGUEIRA LOPES CRUZ, Prefeito da cidade. Disse que, desde a sua chegada na chácara, HENRIQUE LOPES, irmão de LEONICIO, e MANOEL CHAGAS levavam caminhões, mais de vinte, praticamente de todas as marcas e modelos, carros de passeio e maquinário de terraplenagem, sempre os movimentando em horário noturno ou em dias chuvosos, e que o caminhão apreendido pertenceria a HENRIQUE, MANOEL E ANGELIERI, este amigo e comprador de carros do HENRIQUE. Segundo HÉLIO, mecânicos, funileiros e borracheiros retiravam as placas e alteravam as características dos veículos, que seriam oriundos de leilão.

CAETANO BERTINE NETO, empregado, há cerca de dois anos, de marcenaria localizada na chácara, onde passou a morar aproximadamente seis meses depois, em depoimento de 19.06.04, disse saber que o imóvel pertenceria ao Prefeito REINALDO e ao seu genitor, que era o proprietário de depósito de madeira existente no local. Informou que desde que chegou observava, "vez ou outra", a entrada de caminhões sob a condução de HENRIQUE e de MANOEL, que levavam mecânicos e funileiros diversos para os reparos devidos e substituição de cabines. Afirmou ainda já ter visto caminhões com o logotipo KIKO D'AGUA dentro da Chácara.

LEONICIO LOPES CRUZ, em depoimento de 14.07.04, informou que a chácara pertencia 75% a seu filho REINALDO NOGUEIRA LOPES CRUZ e 25% a seu irmão IDALÉCIO LOPES CRUZ, porém era ele o responsável pela administração do imóvel, de aproximadamente 10.000 m², mediante procuração. Confirmou que CAETANO e HÉLIO residem no local, este contratado como caseiro e aquele parceiro em projeto de marcenaria. Apresentou contrato por ele assinado, com data de 05.01.04, locando o imóvel a MANOEL CHAGAS DE CASTRO, de quem tinha sido fiador em dois outros contratos de locação, um deles do imóvel em que reside. Informou que conhece MANOEL há muitos anos, tendo este lhe prestado serviços de transporte de madeira anos atrás. Falou que é proprietário de diversos caminhões, utilizados nas propriedades da família, sabe que HENRIQUE compra e vende caminhões, oriundos de leilão, e que deposita alguns no referido imóvel.

Diversos episódios mostram a existência de quadrilha bem articulada dedicada ao roubo e adulteração de veículos. Os depoimentos prestados não foram suficientes para esclarecer a ocorrência. As incoerências observadas, a amplitude de atuação da quadrilha e o longo tempo de atuação sugerem não ser ela formada apenas pelos operadores identificados pela Polícia. É possível haver mais pessoas envolvidas, dedicadas a tarefas de planejamento, coordenação, venda e lavagem do muito dinheiro que deve ter sido arrecadado. A elas, o cérebro da organização, de maior importância para se combater a criminalidade, não se chegará sem o aprofundamento das investigações, inclusive com a quebra do sigilo fiscal e bancário e telefônico que abranja todas as pessoas aqui citadas e as empresas de que participem. Diante disso, e de o caso envolver roubo, receptação e adulteração de veículos em escala, realizada em imóvel de propriedade do Prefeito de Indaiatuba, recomenda-se solicitar ao Ministério Público acompanhamento mais de perto das investigações realizadas pela Polícia de São Paulo.

8 A atuação da SUSEP

A Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, foi criada pelo Decreto-lei 73, de 21.11.66, que normatizou o Sistema Nacional de Seguros Privados. O Decreto, logo no seu início, ressaltando a função primordial do Estado, assim dispõe:

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

Com esse norte foi instituída a Superintendência. Quando define a sua competência, além de atribuir ao órgão função normativa complementar ao CNSP, a lei confere-lhe caráter essencialmente de execução e fiscalização, conforme “caput” do artigo 36, que também especifica esta atividade, a saber:

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

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

h) fiscalizar as operações das Sociedades Seguradoras, inclusive o exato cumprimento deste Decreto-lei, de outras leis pertinentes, disposições regulamentares em geral, resoluções do CNSP e aplicar as penalidades cabíveis.

DOCUMENTOS ENCAMINHADOS PELA SUSEP	
(OFÍCIO SUSEP/COLEG Nº 214/04, DE 01.12.04)	
DOCUMENTO	RESUMO
RELATÓRIO CONSOLIDADO SOBRE AS OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO ESPECIAL DE “SALVADOS”	Relatório realizado pelo Departamento de Fiscalização em decorrência de procedimento verificação especial de salvados nas Seguradoras que operam no ramo de automóveis objetivando diagnosticar os procedimentos operacionais adotados por essas empresas para a regulação do sinistro do ramo automóvel caracterizados como perda total, incluindo os procedimentos adotados na venda e registro de salvados. Tal relatório conclui que as seguradoras adotam procedimentos satisfatórios na regulação de sinistros e atendem a legislação em vigor. Sugere, também, algumas padronizações de cunha formal para evitar poucas divergências encontradas entre os procedimentos adotados pelas Sociedades Seguradoras.
Denúncia formulada pelo Deputado Flávio Kayatt – Processo Originário. 15414.001543/2003-19 ▪ Processos Apensados: 1. 15414.000959/2004-92 2. 15414.000960/2004-17 3. 15414.000961/2004-61 4. 15414.000962/2004-14 5. 15414.000963/2004-51 6. 15414.000964/2004-03	O Deputado Estadual do MS denunciou à SUSEP, em 31.03.2003, que após acionar sua seguradora, em virtude de ter tido seu veículo furtado, fora surpreendido pela acusação feita por um funcionário da WR Assessoria de Seguros, empresa prestadora serviço a Real Seguros S.A. contrata para localizar os veículos furtados, de estar tentando praticar um golpe contra a instituição de seguros. Tal procedimento não se encontra concluído. Seu último ato, datado de 05.11.2004, foi a intimação da Real Seguros para a mesma se pronunciar acerca das alegações produzidas pelo referido parlamentar estadual. De acordo com o parlamentar do estado do Paraná, tal esquema, montado até com documentos supostamente produzido pela da polícia boliviana, tentaria intimidar o segurado a não requerer seu prêmio de direito. A esse processo foram apensados outros procedimentos tratando, também, de não-recebimento do ressarcimento por parte das Seguradoras aos seus segurados em decorrência de furto de seus veículos.

<p>Denúncia formulada pelo Sr. Carlos José de Almeida Coutinho</p> <p>- Procedimento nº 1545/2003 (Vol. I a VII)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Processos Instaurados: <ol style="list-style-type: none"> 1. 15414.001049/2004-27(Vol. I e II) 2. 15414.002198/2004-11(Vol. I a III) 3. 15414.002395/2004-22(Vol I e II) 4. 15414.003754/2004-69 5. 15414.100829/2004-59 	<p>A respectiva denúncia trata de levantamentos feito pelo Sr. Carlos José de Almeida em 28.03.2003 que revela possível esquema de emissão de apólices “frias” contra o BANCO RURAL S.A., RURAL SEGURADORAS S.A., RUTRA CORRETORA DE SEGUROS LTDA, BANCO SAFRA S.A. e CANÁRIAS CORRETORA DE SEGUROS LTDA, ensejando diversos depósitos bancários no BANCO SAFRA S.A. O referido processo, até o presente momento, encontra-se, de acordo com as informações fornecidas a esta CPMI, sem solução. Tal denúncia incorreu na instauração do Procedimento nº1545/2003, que deu origem aos outros cinco procedimentos, anteriormente elencados, contra as companhias acima mencionadas.</p>
<p>Circular SUSEP nº 200, de 9 de setembro de 2002</p>	<p>Dispõe sobre a identificação de clientes e manutenção de registros, a relação de operações e transações que denotem indícios de cometimento dos crimes previstos na Lei nº 9.613, de 3 de março de 1998, ou que com eles possam relacionar-se, a comunicação das operações financeiras e a responsabilidade administrativa de que trata aquela lei.</p>
<p>Circular SUSEP nº 269, de 30 de setembro de 2004</p>	<p>Estabelece, altera e consolida as regras e critérios complementares de funcionamento e de operação dos contratos de seguros de automóveis, com inclusão ou não, de forma conjugada, da cobertura de responsabilidade civil facultativa de veículos e/ou acidentes pessoais de passageiros.</p>
<p>Circular SUSEP nº 256, de 16 de junho de 2004</p>	<p>Dispõe sobre a estruturação mínima das condições contratuais e das notas técnicas atuariais dos contratos de seguros de danos e dá outras providências.</p>

9 A atuação do INMETRO

ALFREDO CARLOS LOBO e ELIZABETH CAVALCANTI, Diretores do INMETRO, na Sessão de 21.05.04, realizada no Rio de Janeiro, esclareceram que o Instituto, na atividade de acreditação, como de certificação de produtos e de serviços, além de seguir a legislação internacional, obedece à legislação nacional e às Resoluções do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Mundial CONMETRO. Segundo eles, a competência do INMETRO no caso de inspeção veicular restringe-se ao credenciamento, não podendo fiscalizar os credenciados. Contudo, afirma que realiza auditorias periódicas e auditorias extraordinárias, quando recebe uma denúncia. Mas o que são auditorias, senão o exercício da atividade de fiscalização.

Foram entregues à CPMI relatórios de auditorias realizadas na CTV, órgão de inspeção objeto de denúncia no FANTÁSTICO de 10.08.03. Esses documentos mostram que o INMETRO auditou a empresa em março de 2002, quando da renovação do credenciamento, em abril de 2003 e em abril de 2004.

As auditorias realizadas não se restringiram a verificar apenas os aspectos técnicos operacionais. Examinaram também o comportamento da empresa e dos seus sócios, conforme, dentre outros, certidões negativas de falência e concordata,

processos cíveis, família e execução fiscal, em nome da empresa e/ou dos sócios, certidão de registro da empresa no CREA e certidões de nada consta na justiça criminal relativamente aos sócios e empregados da CTV, constantes do Processo.

A série de denúncias feitas quanto ao generalizado fornecimento fraudulento de Certificados de Segurança Veicular CSV pelos órgãos de inspeção, impõe sejam examinados os procedimentos de auditoria empregados pelo INMETRO. De início, causa estranheza verificar nos relatórios, além do aviso e acerto antecipados da realização da auditoria, serem submetidos, à apreciação da empresa a ser auditada, os nomes dos auditores responsáveis. No *e-mail* 031/Equis, de 17.03.04, fls. 01 do Relatório PRO – 3814, o INMETRO informa à CTV a auditoria que seria realizada na empresa em 15 e 16 de abril de 2004, e solicita: “*Havendo algum comentário a respeito da equipe, favor nos contatar até o dia 22.03.2004*”.

Mostrando que o procedimento não é incomum, já na auditoria de 2003 foi enviado *e-mail* à CTV, em 07.04.03, fls. 01, do Relatório PRO – 3200, assinado por LUCIANA PITANGUEIRA, a própria funcionária que faria a auditoria, nos seguintes termos:

“Prezado Alex,

Conforme acordado anteriormente (grifamos), estamos confirmando a auditoria de supervisão de credenciamento do CTV para os dias 28 e 29 DE ABRIL DE 2003 com a seguinte equipe:

Auditora Líder: LUCIANA PITANGUEIRA

Especialista Técnico: JOSÉ LUIZ ROCHA

O pagamento do Sr. José Luis deverá ser efetuado no último dia de Auditoria, visto que o mesmo é independente. Informo que o Especialista reside em São Paulo, não sendo portanto necessário a emissão de bilhete aéreo.

Maiores esclarecimentos, favor entrar em contato.

Aguardo seu retorno (grifamos).

Atenciosamente,

LUCIANA PITANGUEIRA

Credenciamento de Organismos

INMETRO/CGCRE – (21) 2563 2863”

Às fls. 02 do mesmo relatório consta o retorno aguardado, assinado pelo dono da CTV, datado de 08.04.03:

“Prezada Luciana,

Informamos que estamos de acordo (grifamos) com o que foi estabelecido neste e-mail para a Auditoria de Supervisão.

Atenciosamente,

Alex Pereira de Almeida

Participa da auditoria, pelo INMETRO, conforme o expediente acima transcrito, além de auditor do seu quadro funcional, técnico do mercado pago diretamente pela empresa auditada. Sobre os aspectos éticos envolvidos, devido à própria fiscalizada pagar o técnico, o fiscal, merece notar o fato de haver prestação de serviços ao INMETRO fora do processo licitatório estabelecido em Lei. Quem e como se escolhe esse técnico, e como fica a sua isenção recebendo o pagamento diretamente da empresa objeto da auditoria?

Esse procedimento contraria inclusive a Cláusula Terceira do Contrato de Credenciamento de Organismo de Inspeção, firmado pelo INMETRO e a Empresa, de acordo com minuta entregue à CPMI, que estabelece o ressarcimento ao “*Inmetro, das despesas decorrentes das diárias e passagens de transporte aéreo da equipe avaliadora*” e “*das despesas relativas ao homem/hora dos técnicos que compõem a equipe avaliadora*”.

Por outro lado, sabe-se que é princípio universal de controle administrativo a segregação de atividades entre cargos e setores diferentes, com o objetivo de prevenir irregularidades. Entretanto, pelos Relatórios em poder da CPMI, observa-se que esse princípio não vem sendo observado no INMETRO. Na auditoria realizada em 2002, quando se prorrogou por mais quatro anos o credenciamento da CTV, a funcionária LUCIANA PITANGUEIRA participou como Auditora em Treinamento ou Auditora Observadora, fls. 01, 04, 09 e 10 do Relatório PRO – 2639. Em seguida, ela mesma, agora como Técnica de Credenciamento, é quem assina a Recomendação ao Gerente da DICOR, fls. 33 do PRO – 2639, favorável à manutenção do credenciamento da empresa, com base no resultado da auditoria da qual participara como treinanda. Depois disso, no que seria no mínimo imprudência gerencial repetir o auditor, no procedimento seguinte a mesma funcionária vai participar como Auditora Líder da auditoria realizada na CTV em abril de 2003, PRO – 3200, surpreendentemente indicada por ela própria, como responsável pelo setor de Credenciamento de Organismos, conforme *e-mail* acima transcrito. Novamente, como Técnica de Credenciamento, logo depois assina igual recomendação valendo-se da auditoria que ela própria realizou.

Como o INMETRO é responsável por controlar os preços, além de ser remunerado com 10% do faturamento bruto das empresas de inspeção veicular, releva consignar o que consta no relatório quanto ao que é cobrado pelos serviços de inspeção. Em seu depoimento à CPMI, a representante do Órgão, ELIZABETH CAVANCANTI, foi enfática em afirmar que o organismo de inspeção cobraria R\$ 80,00 por veículo inspecionado, da seguinte forma:

O SR. RELATOR (Hidekazu Takayama) – Um exemplo: uma empresa, uma OIC, esse organismo de inspeção, como a senhora disse, ela cobra de cada veículo R\$ 80,00 – não sei se esse é o preço certo, se há uma tabela fixa.

A SR^a ELIZABETH CAVALCANTI – É o preço máximo.

Acontece, porém, que, no Relatório PRO – 3200, da auditoria de abril de 2003, às fls. 104, encontra-se a Nota Fiscal de Serviços N° 010265, de 28.04.03, no valor de R\$ 100,00, emitida pela CTV pela Inspeção de Veículo Sinistrado, FIAT/PÁLIO EX, Placa GWZ 4627, pertencente a WANDERLEY DOS REIS CÂNDIDO JUNIOR, veículo originário de Belo Horizonte, com Certificado de Registro em nome da AGF BRASIL SEGUROS S/A e por ele adquirido da IDEAL VEÍCULOS, em 13.02.03.

No Relatório PRO – 3814, da auditoria de abril de 2004, constam, com o título de Nota Fiscal, mas sem número e sem o uso, ao menos na cópia, de formulário próprio de documento fiscal, os seguintes faturamentos:

- de 15.04.04, no valor de R\$ 100,00, pela Inspeção de Veículo Sinistrado, IMP/FIAT PREMIO CS IE, Placa BVY 6406, pertencente à própria CTV, às fls. 68;
- de 16.04.04, no valor de R\$ 400,00, pela Inspeção de Veículo Sinistrado, VW/8140, Placa CTU 2061, pertencente a SÉRGIO LUIZ SILVESTRE, às fls. 78.

Note-se que, em ambos os relatórios acima referidos, as notas neles juntadas têm a data dos mesmos dias em que se realizaram as auditorias.

O INMETRO também encaminhou à CPMI Nota Técnica analisando o Programa de Inspeção Veicular, tendo apresentado algumas sugestões para melhoria da regulamentação da atividade, de que destacamos a que propõe norma específica para veículos sinistrados, incluindo condicionar o pagamento de indenização de perda total ao segurado comprovar a baixa no cadastro do veículo.

10 A numeração de peças e a recuperação de veículos VOLVO

Foram ouvidos, na Sessão de 28.06.04, realizada em Curitiba, dirigentes da montadora de caminhões VOLVO sobre o sistema de numeração e controle de peças e a recuperação de veículos sinistrados.

Segundo EVALNER TURCE SIDNEY, Gerente do Departamento de Soluções para Transporte, o veículo VOLVO possui uma ficha de montagem onde estão todos os números seriados de todos os seus componentes: *part numbers*, número de série, número da peça e o número de série da peça. Além disso, é feita marcação eletrônica do chassi, inviolável, e visível através de luz ultravioleta.

EVALNER informou que a empresa, em parceria com algumas seguradoras, adquire todos os veículos VOLVO sinistrados. Os recuperáveis são reformados e vendidos sob a marca VIKING, com garantia de seis meses. No caso dos irrecuperáveis, é feito o seu desmonte. As peças reutilizáveis são remanufaturadas para venda através da rede de concessionárias, com o símbolo de produto reciclado.

O Diretor CELSO CASTRO acrescentou que os veículos objeto de perda total, mesmo recuperáveis, são desmontados para reciclagem dos componentes. “Em um veículo de grande monta, a própria lei diz que temos de baixá-lo”, afirmou.

Quando o veículo sinistrado não é segurado e se encontra dentro da rede de concessionárias, segundo CELSO CASTRO, a montadora tenta adquiri-lo, até como oportunidade para vender um veículo novo.

Por fim, CELSO CASTRO entende que seria ideal uma perícia, principalmente do fabricante, para verificar se o acidente é de grande monta.

11 Explicação e Propostas da FENASEG

Em sua apresentação à Comissão, a Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização fez a apresentação a seguir transcrita (os quadros, gráficos e tabelas complementares encontram-se em documento juntado à documentação de referência da CPMI):

"Em absoluta consonância com o crescimento da economia do Brasil, o mercado segurador brasileiro apresenta características ímpares: tem estado em permanente ebulição, é criativo e – ainda que nossa economia não venha crescendo – ele o tem feito. Como em qualquer segmento há fatores que contribuem e outros que atrapalham essas mudanças.

Certamente o seguro de automóvel em todas as suas derivações é uma das maiores representações das mudanças pelas quais esse mercado tem passado: apesar de moderno e adaptado às necessidades securitárias da população há, ainda, muita coisa por fazer.

Nossa apresentação tem como objetivo precípuo mostrar – a partir de um encadeamento estruturado, de forma clara e elucidativa – o que se passa no mercado dos seguros de automóvel.

Evidenciar a importância relativa do seguro de automóvel, que representa cerca de 24% da atividade de seguros. Clarificar as atividades que compõem o momento da verdade do produto: a regulação e liquidação do sinistro.

Expor as consequências que as fraudes acarretam a esse segmento e, acima de tudo, mostrar a pujança, seriedade e comprometimento com que os agentes desse mercado vêm tratando esses delitos.

Sob um propósito geral e nobre de ser – restabelecer o equilíbrio econômico alterado em decorrência de eventos futuros, possíveis e incertos – o seguro tem

sido alvo de modernização e aprimoramento seja em seu contexto estratégico, seja no processual, tudo visando prover melhor atendimento às necessidades securitárias da população.

Em face da natureza, importância e complexidade do seguro e de suas relações com o consumidor, possui legislação própria, como o Decreto-lei nº. 73, de 21 de novembro de 1966, e atos regulatórios complementares, de onde emanam todas as diretrizes operacionais do mercado. Essas relações também observam os ditames do Código Civil Brasileiro e do Código de Defesa do Consumidor.

Por estas mesmas razões, é uma atividade desenvolvida em ambiente específico de controle e fiscalização por parte do Governo, onde se inserem: o CNSP – Conselho Nacional de Seguros Privados de onde são emanadas as diretrizes e normas; a SUSEP – Superintendência de Seguros Privados executora das mencionadas políticas e responsável pela fiscalização desse mercado; e o IRB-Brasil Re – Instituto de Resseguros do Brasil a quem cabe coordenar o processo de compartilhamento dos riscos. Ademais, as empresas do mercado segurador também se subordinam a égide fiscalizadora da Secretaria da Receita Federal e de outros agentes nas matérias específicas.

As empresas do mercado segurador publicam balanços semestralmente, os quais são auditados por auditores independentes, e elaborados conforme normas do CNSP e da SUSEP, seguindo princípios internacionalmente adotados e, ainda, encaminham mensalmente ao órgão fiscalizador, SUSEP, suas demonstrações financeiras por meio eletrônico, para o exercício da atividade de controle e fiscalização do ente competente.

No mundo, o seguro do ramo automóvel tem significativa relevância em sua indústria. No Brasil isto não é diferente, até por que, seu objeto, o automóvel, representa para o brasileiro – sem qualquer julgamento de valor – o propósito natural de primeira conquista e posse. E em sendo um bem considerado tão precioso, nada mais natural do que se prevenir de sua falta.

É um seguro que pode cobrir praticamente todos os riscos potenciais a que os veículos, seus passageiros e terceiros estão afetos. É comum, também, a inclusão de coberturas para outros eventos geralmente vinculados à gama de serviços assistenciais: carro-reserva, guincho, despesas extraordinárias, mecanismos de segurança e proteção, entre outros.

Para sua melhor operacionalidade, as seguradoras também criaram e têm aprimorado mecanismos que facilitem a boa regulação dos sinistros. Nesse contexto figuram: o referenciamento de oficinas e a criação de postos avançados de atendimento a sinistrados.

Em 2003 o mercado de seguros brasileiro arrecadou R\$ 37,3 bilhões em prêmios, sendo o ramo Automóveis responsável por 23,9% deste total com um volume de prêmios de R\$ 8,9 bilhões.

Retornou à sociedade um total de R\$ 19,8 bilhões em pagamento de indenizações, onde o ramo de Automóveis representou 34,8% desse custo, em um valor total de R\$ 6,9 bilhões.

Através do detalhamento da quantidade de indenizações e dos valores envolvidos, por cada tipo de sinistro, podemos ressaltar que foram pagos no ano passado mais de 1,8 milhão de indenizações.

Vale salientar que esses números estão atrelados à frota segurada de veículos automotores – cerca de 9,0 milhões de veículos – equivalentes a somente 25% da frota nacional de veículos que é de 36,7 milhões, segundo dados do DENATRAN.

Pode parecer um índice de penetração baixo, e o é se compararmos com os países mais desenvolvidos, mas essa realidade sofreu sensíveis transformações ao longo de um passado recente, quando a penetração do seguro na massa de veículos em circulação era ainda menor.

Nos anos 70, somente 10% dos veículos contavam com o seguro respectivo. O produto era considerado caro e não apresentava variações, tinham tarifas controladas e sua taxaçaõ era baseada apenas no veículo em si.

A partir de 1986, foi adotado o modelo de tarifas diferenciadas por região, aperfeiçoado, posteriormente, com critérios de seleção e de avaliação de riscos. No início dos anos 90, algumas seguradoras introduziram no cálculo o conceito de avaliação de risco através de um questionário base, cujas regras giram em torno de quem conduz o veículo.

Portanto, o preço que era ditado apenas pelo ano/modelo, valor do bem segurado e bônus da apólice, passou a ser avaliado, também, por fatores como sua guarda, a idade de seus possíveis condutores, sexo, existência de filhos e uso diferenciado, como lazer, a trabalho e outros.

Essa mudança trouxe benefícios aos segurados de um modo geral, à medida que tornou mais justa a precificação de seguros pela diferenciação de condutores e dos hábitos de uso de um veículo. Grande parte do mercado passou a utilizar, na precificação, o questionário de avaliação de risco, contribuindo para que a penetração de seguros na base da frota nacional circulante aumentasse.

Importante ponto a ser destacado é a metodologia de cálculo do prêmio do seguro, que é desenvolvida com base no histórico de ocorrências (sinistros) sobre a massa segurada, considerado ainda o perfil do risco.

Através de cálculos estatísticos se apura o prêmio puro do seguro (prêmio estatístico), agrega-se a ele, então, os custos administrativos e de comercialização, o lucro esperado e obtêm-se o prêmio comercial. A esse valor são acrescentados 7% a título de IOF.

Evidencia-se, desta forma, que deve ser alvo de avaliação e ação o fator “sinistralidade”, face sua significância na definição do preço do seguro. Isto pode se agravar quando tais perdas se vinculam às fraudes.

No primeiro semestre de 2004, a sinistralidade do seguro de automóvel atingiu 74,6%, ou seja, para cada R\$ 100,00 arrecadados, foram devolvidos à sociedade R\$ 74,60, valor, portanto, bastante significativo.

A sinistralidade da carteira de automóveis vem crescendo muito nos últimos anos, sendo superior a média das demais carteiras de todos os seguros, exigindo, portanto, controles cada vez mais fortes e criteriosos.

O motivo de apresentação dessas informações tem por finalidade contextualizar a dimensão e a importância da atividade de seguros para a Sociedade, assim como a sua complexidade.

Devemos salientar que não podemos concordar com o envolvimento do Mercado Segurador na cadeia de fraudes e crimes que se cometem com veículos acidentados. Às Seguradoras não interessa alimentar essa cadeia que só provoca o aumento da sinistralidade e onera o seguro, reduzindo a possibilidade de ampliação da massa de veículos segurada.

Muito pelo contrário, conforme iremos demonstrar mais adiante, o Mercado Segurador se encontra completamente engajado no combate à fraude e ao crime, através de inúmeras parcerias com as autoridades públicas de todas as esferas governamentais e através de iniciativas de diversas naturezas.

O rigor com que as Seguradoras tratam cada sinistro é justamente para proteger o segurado, pois permite evitar indenizações indevidas, diminuindo os custos de reparação e, conseqüentemente, a sinistralidade da carteira e o preço do seguro.

Tratando, agora, especificamente do processo de regulação de um sinistro de automóvel, demonstramos as situações que se apresentam quando da ocorrência de um sinistro.

Importante ressaltar que todo esse conjunto de operações tem como foco principal o seguinte binômio: *atender ao segurado de forma rápida propiciando-lhe a definição justa relativa ao evento avaliado*. Cabe, entretanto, grande atenção das Seguradoras no entabular dessas atividades, pois o processo encontra – invariavelmente – a ação maléfica daqueles que teimam em lesar a indústria dos seguros de automóvel: os fraudadores.

Ao longo deste processo a Seguradora avalia a extensão do dano apresentado e classifica a natureza da indenização: Indenização Parcial ou Indenização Integral

Quando Indenização Parcial, a seguradora autoriza a reparação do veículo.

Quando Indenização Integral, considerada a regra em que o valor de reparação foi estimado superior a 75% do valor do veículo, o pagamento do sinistro é feito mediante a transferência de propriedade do veículo para a Seguradora. O mesmo ocorre em caso de roubo ou furto.

Entretanto, através deste diagrama, observa-se como o mercado de seguros se relaciona e onde necessita do suporte por parte das instituições policiais e dos organismos de trânsito (DETRAN'S) para dar o tratamento necessário e correto aos sinistros. São vislumbrados, também e por conta das reparações, o envolvimento das oficinas e a necessidade de interação junto ao mercado de autopeças.

Esses órgãos públicos são fundamentais ao desenrolar das seguintes atividades:

- Registro do roubo ou furto do veículo;
- Recuperação do veículo;
- Atendimento e registro dos acidentes (ocorrências);
- Avaliação, classificação e reclassificação dos danos;
- Registro e bloqueio do veículo;
- Perícias respectivas.

Vislumbra-se, também, no diagrama as carências existentes em alguns dos processos.

Essa necessidade se faz presente, primeiramente, logo após o roubo ou furto do veículo, quando o proprietário deverá procurar a autoridade policial para fazer o registro do fato, ou após a ocorrência de um acidente de trânsito, quando será necessário definir a recuperabilidade do veículo, de forma a atender o que estabelece o Código Brasileiro de Trânsito.

A forma de definir esta recuperabilidade foi estabelecida em regulamentação expedida pelo Conselho Nacional de Trânsito, Resolução nº 25/98, que determina a classificação pelos órgãos fiscalizadores, no respectivo Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT, em:

- Danos de Pequena Monta
- Danos de Média Monta
- Danos de Grande Monta

Para cada uma das classificações de Danos citadas, um procedimento é definido, sendo que para os Danos de Grande Monta, existe uma Resolução específica do CONTRAN, nº 11/98, estabelecendo os procedimentos de baixa do veículo.

Entretanto, não foram estabelecidos os mecanismos, instrumentos e até metodologia para a classificação e operacionalidade efetiva dos procedimentos respectivos.

Para esta finalidade, o Mercado Segurador desenvolveu metodologia prática e operacional para classificação de danos aos veículos, através do Centro de

Experimentação e Segurança Viária – CESVI, durante 2 anos, já tendo sido experimentada e validada por diversas seguradoras quanto a sua efetividade e aplicabilidade, tendo sido testada em mais de 2.000 veículos acidentados.

Este trabalho só foi possível em face do conhecimento tecnológico que o CESVI já detém como centro de tecnologia em desenvolvimento de técnicas de reparação de veículos e em avaliação da segurança viária de veículos automotores, através de *crash tests*, cuja experiência é compartilhada com outros 24 países no mundo.

Esta metodologia foi oferecida ao DENATRAN e já se encontra em discussão na Câmara de Assuntos Veiculares do CONTRAN, para revisão da Resolução 25/98. Paralelamente, a Fenaseg e os Sindicatos Regionais das Seguradoras já treinaram cerca de 4.300 Policiais Militares Rodoviários de São Paulo e Paraná. Semelhante iniciativa já se encontra em discussão com Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

Entretanto, aliado a sua implementação, faz-se necessário também assegurar que o agente fiscalizador responsável pelo registro da ocorrência efetue a comunicação ao DETRAN respectivo, para que seja efetuado o bloqueio no cadastro do veículo, quando dano de Média ou Grande Monta.

Superada a fase do registro da ocorrência, teremos a caracterização da natureza da indenização.

Nas Indenizações Parciais, o veículo passará pela fase do conserto sob a responsabilidade da seguradora. Esse conserto pode compreender serviços de funilaria, pintura, substituição de peças e ajustes afins, só para citar os mais comuns.

Efetivar indenizações parciais carece – substancialmente – do trabalho das oficinas, invariavelmente com a aplicação de peças – de primeira linha ou importadas.

É, portanto, de suma importância, conhecer esses agentes e algumas de suas principais nuances, já que o conserto de veículos não é o negócio das seguradoras.

Fruto da importância do relacionamento entre seguradoras e oficinas, suas entidades de classe, Fenaseg e ABRIVE (Associação Brasileira dos Reparadores Independentes de Veículos), desenvolveram comunicado conjunto em 2001 recomendando práticas operacionais às suas associadas como uma iniciativa de auto-regulação.

Deve ser assinalado que nos contratos de seguros de automóvel o segurado tem absoluta liberdade para escolher a oficina aonde ele deseja que seu veículo seja consertado, conforme dispõe o Art. 14 da Circular SUSEP Nº. 269/04.

Entretanto, algumas seguradoras dão acessibilidade efetiva, geográfica, comercial e qualitativa através do referenciamento de uma quantidade de oficinas, cujo trabalho já é conhecido, gerando benefícios para o próprio segurado.

Quando o segurado escolhe uma oficina referenciada, todas as garantias quanto ao serviço lhe são dadas. Em sentido contrário, se o segurado opta por

uma oficina não referenciada ele deve assinar um termo isentando a seguradora de qualquer responsabilidade pela qualidade dos reparos.

Ainda assim, aproximadamente 48% dos reparos direcionados pelas seguradoras são realizados por oficinas não referenciadas, segundo levantamento entre as seguradoras.

Além da definição da oficina, outro aspecto a ser comentado relaciona-se a aplicação das peças na reparação do veículo.

As seguradoras podem adquirir peças no mercado de duas formas diferentes:

- Das oficinas reparadoras (independentes e concessionárias), através do consumo indireto, ou seja, as oficinas compram e aplicam as peças nos veículos segurados, sendo o pagamento do conserto de responsabilidade da seguradora;
- Das concessionárias e dos distribuidores de autopeças, através do consumo direto, ou seja, o fornecimento de peças é feito por conta e ordem da própria seguradora, através de uma rede de fornecedores credenciados de peças de qualidade, nova e original ou genuína.

Quanto à distribuição da aquisição de peças:

- 91% são adquiridas através das oficinas;
- 9 % são adquiridas diretamente dos fornecedores.

Em função do alto poder de compra de autopeças das seguradoras, em torno de R\$ 1,6 bilhões ao ano – cerca de 28% do mercado de reposição de peças (R\$ 5,8 bilhões) – elas acabam por conseguir descontos mais atraentes na compra desses itens, sendo este fator um colaborador preponderante para a redução dos preços do seguro de automóveis no mercado.

E quanto ao pagamento, independentemente da forma, é sempre feito mediante a apresentação de nota fiscal respectiva.

No ano de 2003, a quantidade de sinistros de perdas parciais indenizados (segurados e de terceiros – RCFV) representou mais de 49 % dos 1.823.749 de sinistros totais indenizados. Esses 900 mil sinistros alcançaram a cifra de R\$ 2,8 bilhões.

Independentemente do modelo de consumo adotado pela seguradora, o importante é a otimização do processo, ou seja, garantir o melhor conserto, utilizando-se de componentes de origem e qualidade pertinentes ao veículo e dentro do melhor orçamento possível.

Com o intuito de assegurar a origem e procedência das peças aplicadas, algumas seguradoras passaram a exigir das oficinas reparadoras a apresentação da Nota Fiscal do fornecedor das peças aplicadas no reparo, contribuindo, também, para um efetivo controle e recolhimento dos tributos respectivos.

Nas Indenizações Integrais, não há o conserto do veículo, nestas se efetua o pagamento da indenização em dinheiro. Seja por conta do roubo, do furto ou do incêndio, ou ainda, da colisão, as Indenizações Integrais referem-se, sempre, à solução de continuidade no uso do automóvel.

Outro fato é que, em pagando a indenização devida ao segurado, a seguradora torna-se por conta da sub-rogação de direitos, dona do que tiver sobrado do veículo (em caso de colisão ou incêndio) ou do que vier a aparecer (em caso de roubo ou furto): os chamados salvados ou, que em alguns casos poderão ser apenas sucatas.

O pagamento da Indenização Integral é efetuado nos casos em que os reparos superam a 75% do valor do veículo, conforme previsão contratual.

Ressalte-se que a realização de uma Indenização Integral (antiga “expressão” perda total) não significa que o patrimônio indenizado tenha sua recuperação inviabilizada sob o ponto de vista da reconstrução do bem.

Os danos são mensurados em orçamento, de modo que o preço da instalação de apenas uma porta completa (pintura, tapeçaria, vidro, máquina do vidro elétrico, borracha e etc...) de um carro importado ou do conjunto de air bags, por exemplo, pode acarretar a liquidação do sinistro como Indenização Integral, mesmo sendo o salvo recuperável, inclusive respeitando a segurança do trânsito.

Ademais, qualquer veículo sinistrado é, em tese, passível de recuperação, inclusive quanto ao aspecto técnico, por haver oficinas que têm tecnologia e aparelhagem que lhes permite promover a reforma destes veículos, utilizando-se, por exemplo, de mesa computadorizada destinada ao alinhamento de chassi e de carroçaria.

Como demonstração, e face à importância econômica e para o meio ambiente que isto representa, todos os esforços e técnicas são utilizados para tentar consertar o bem, deixando-o no mesmo estado em que ele se encontrava antes do sinistro. Nesse contexto, apresentamos um trabalho efetuado pela VOLVO DO BRASIL.

Como visto, a expressão Indenização Integral não redunde no reconhecimento de que o veículo deva ser transformado e vendido como sucata.

Após a indenização ou da localização do veículo, a seguradora deverá avaliar e definir a situação do bem em recuperável (veículo passível de voltar a circular, caso reparado pelo futuro adquirente) ou irrecuperável (sucata) mediante análise da extensão dos danos, realizada através de vistoria de peritos.

Caso irrecuperável (sucata), procede-se sua baixa perante o DETRAN, encaminhando a numeração do chassi (recortada do automóvel), a documentação do veículo e as suas respectivas placas (Resolução CONTRAN Nº. 11/98)

Ao Poder Público incumbe, então, processar a definitiva baixa do registro desse automóvel, permitindo-se à seguradora comercializar a sucata.

Caso recuperável, a seguradora comercializará o veículo, sendo que, antes, o registro de propriedade do veículo é transferido para o nome da seguradora, medida

adotada para dar maior transparência à operação de venda que futuramente se consumará, bem como para prevenir o segurado e/ou terceiro indenizado de eventuais dissabores associados à permanência indevida de seus dados nos computadores dos DETRANs.

Os salvados da espécie recuperável quanto os da espécie sucata podem ser vendidos às empresas legalmente constituídas que comercializam veículos batidos, como através de leilões públicos.

Em ambos os casos, a seguradora emite Nota Fiscal de entrada do veículo e, após a venda, emite a respectiva Nota Fiscal da venda do veículo ou da sucata.

Nos casos de Roubo e Furto, o mesmo procedimento é adotado após a localização do veículo.

Entretanto, os índices de recuperação de veículos no Brasil é baixo comparado com os de outros países, sendo que a média nacional de localização de veículos é de 50%, sendo que entre os veículos segurados é de 45%.

Nestes casos, é importante ratificar a importância que tem o trabalho dos órgãos policiais na condução das atividades que envolvem os salvados de roubo e furto, assim também como as ações conjugadas entre as seguradoras e os órgãos públicos podem contribuir positivamente.

Ao tratarmos deste tema, não podemos deixar de comentar a atividade do Desmanche.

Tipo de negócio largamente utilizado em outros países, que por sua importância relativa merecem ser bem fiscalizados.

O maior fator de sedução dos desmanches é a possibilidade da oferta de itens de qualidade a preços extremamente baixos, se comparados com as peças originais e genuínas. Obtêm-se peças usadas de excelente qualidade a preços até mesmo inferiores aos das peças de segunda linha.

Este é seu grande apelo e de onde advém o risco.

Embora exista legislação que aprova a existência do negócio, há nítidas carências quanto à regulamentação e controles específicos. Essa ausência de controle certamente facilita a obscuridade à procedência da documentação legal das peças comercializadas nos desmanches.

Experiência recente na Argentina, em 2003, demonstrou que a introdução de uma legislação específica e restritiva ao funcionamento dos desmanches e ao comércio de peças usadas, promoveu a redução do roubo e furto de veículos em 50% nos 2 primeiros meses de vigência e se estabilizou desde então.

Neste sentido, a Fenaseg está elaborando minuta de Projeto de Lei com proposta para regulamentação da atividade de desmanche de veículos e de comercialização de autopeças usadas, contemplando, necessariamente, regras para: Autorização; Funcionamento; Controle (com identificação); Proteção ao meio ambiente;

Fiscalização; e Penalidades; enumerando, ainda, as autopeças passíveis de serem reaproveitadas para comercialização.

O projeto está em fase final de revisão em seus aspectos jurídicos.

Não podemos deixar de salientar que diversos outros países possuem experiência bem sucedida na regulamentação dessas atividades, tais como a Alemanha, Espanha, Estados Unidos da América, dentre outros.

Finalmente, Srs Parlamentares, gostaríamos de frisar que o posicionamento adotado pelo Mercado Segurador tem se revestido mais na demonstração de sua pró-atividade do que na simples reclamação da falta desse ou daquele apoio.

Manter uma postura ativa e sempre inibidora desses delitos é o foco deste mercado e de seus agentes. Mas é preciso contar com o envolvimento e participação de todos os segmentos da sociedade, notadamente dos órgãos institucionais de segurança, qualquer que seja o âmbito.

Através de várias ações, a Fenaseg, seus Sindicatos Estaduais e algumas seguradoras, isoladamente, vêm há muito apoiando as autoridades civis, militares, Ministério Público, delegacias especializadas e outras entidades no combate efetivo a esse tipo de delito que, entre outras conseqüências danosas, encarece o preço do seguro tornando mais difícil sua aquisição pelas camadas menos favorecidas da população, conforme demonstramos a seguir:

Finalmente, mantendo o posicionamento pró-ativo e sinérgico com o qual o mercado vem tratando os acontecimentos e necessidades das operações objeto do presente dossiê, a Fenaseg – em nome de suas Associadas e seus Sindicatos – vem recomendar a discussão, o estudo e a implementação das propostas abaixo, consideradas de fundamental importância ao andamento otimizado – operacional e legalmente – das atividades que envolvem o processo dissecado:

- Estabelecer metodologia prática e operacional para classificação de danos aos veículos em todo o território nacional;
- Agente de trânsito passa a classificar os danos dos veículos automotores decorrentes de acidentes de trânsito em TODOS os casos e informa aos órgãos executivos de trânsito para respectivo registro;
- Fiscalizar o cumprimento das obrigações de registro e bloqueio dos veículos acidentados e a liberação para circulação após ISV;
- Estimular a criação de Pátios de Guarda de Veículos Roubados nos diversos estados da federação;
- Implantação de legislação regulamentado a atividade do desmanche de veículos – em todo o Brasil – e da comercialização de autopeças usadas;
- Ampliação do Cadastro RENAVAM com registro de todas as ocorrências (Certidão Vintenária);

- Identificar todos os agregados do veículo (motor, câmbio, carroçaria e eixo) e exigir sua inclusão no cadastro do RENAVAM;
- Inclusão do número do motor entre os dados da documentação do veículo (CRV e CRLV);
- Estabelecer a obrigatoriedade das oficinas reparadoras apresentarem a Nota Fiscal de compra das peças aplicadas por elas nos veículos."

12 Audiência Pública com os Diretores dos DETRANS– Brasil

No dia 04 de novembro de 2004 foi realizado encontro de todos os DETRANS do Brasil ficando divididos os trabalhos em seis grupos, como segue: I - Aperfeiçoamento/Atualização da Legislação de Trânsito. II – Unificação de Procedimentos pelos DETRANS. III e IV- Arquivo morto e possibilidade de Criação de pátio de desmanche com participação da iniciativa privada. V – Como realizar uma fiscalização mais eficiente pelos DETRANS e VI – Marcação em vários pontos do carro (40 pelos menos).

Os seis Grupos apresentaram os seus trabalhos de propostas das seguintes formas:

GRUPO 1 – Aperfeiçoamento e atualização na legislação de trânsito.
 componentes: SULEINA FRAIHA PEGADO /Pará; Cel. CASSIVANDRO DA COSTA SANTOS/Bahia; NEUBER GALENO DA SILVA/Distrito Federal; HUGO LEAL MELO DA SILVA/Rio de Janeiro; PAULO ROBERTO DIAS EVES/Santa Catarina. ROBERTO NEVES SILVA/ Minas Gerais Coordenador: José Renato Lopes. Art. 126 A – O proprietário de veículo irrecuperável ou desmontado, deverá requerer a baixa do registro junto ao órgão executivo de trânsito, no prazo de 30 (trinta) dias, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior. § 1º - para efeito de aplicação deste artigo, considera-se irrecuperável todo veículo que em razão de sinistro, intempéries ou desuso, haja sofrido danos ou avarias em sua estrutura, capazes de inviabilizar a recuperação que atenda aos requisitos de segurança veicular necessária para circulação nas vias públicas; § 2º - considera-se também veículo irrecuperável aquele indenizado com valor integral do bem segurado; § 3º - a baixa do veículo deverá ocorrer independente do pagamento de taxas, débitos fiscais, multas de trânsito e ambientais, os quais deverão ser lançados no Cadastro de Identificação de Contribuinte – CIC ou Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ do proprietário; § 4º - em caso de veículo que conste gravame em seu cadastro, exigir-se-á a liberação de seu ônus; § 5º - o órgão de trânsito que receber o requerimento da baixa do veículo deverá comunicar imediatamente ao órgão de trânsito de registro do veículo encaminhando a documentação legal pertinente; § 6º - o prazo previsto no caput deste artigo passa a contar da data do Boletim de Acidente de Trânsito – BOAT ou da data de recebimento da indenização integral do veículo segurado; § 7º - o veículo que teve seu cadastro baixado do sistema deverá ser prensado, sendo vedada a comercialização em separado de suas peças. Art. 126 B – A baixa do cadastro do veículo também poderá ocorrer por iniciativa do órgão executivo de trânsito de registro do veículo,

quando este não for licenciado num período mínimo de 05 (cinco) anos. Parágrafo único – para receber a baixa referida no caput deste artigo, deverá ser o proprietário cientificado de que, no prazo de 30 (trinta) dias desta ciência, deverá regularizar o veículo. Art. 126 C – A baixa de veículos é irreversível, irrevogável e definitiva, de cujo ato será lavrada certidão de baixa do veículo, conforme modelo a ser regulamentado pelo CONTRAN.

GRUPO 02 - Unificação de Procedimentos pelos DETRAN's
Componentes: MÔNICA ANTONY DE QUEIROZ MELO – DETRAN AM, LAEDSON BEZERRA SILVA – DETRAN PE, SIMIRAMIS GRAÇAS DE QUEIROZ LIMA – DETRAN PE GILBERTO TADEU VICENTE – DETRAN MS, EMILIO MARTINES ABRIL LOPES – DETRAN SP, CÍCERO PEREIRA DA SILVA – DETRAN PR, ANTÔNIO CARLOS GUIMARÃES BOUCINHAS – DETRAN MA, Coordenador: Luciano Sales de Oliveira. Propostas: Edição de Lei que responsabilize o proprietário e/ou a seguradora quando comprovadamente ocorrer a utilização de veículo/peças em crime, caso tenha descumprido a legislação quanto às providências decorrentes de sinistro. Providenciar ampla divulgação dos procedimentos de responsabilidade do proprietário de veículo sinistrado e aos agentes de trânsito ou autoridade policial, quando da ocorrência de sinistro bem como da venda do mesmo, a fim de permitir o cadastro da ocorrência no RENAVAM. Revogação da Resolução 13/98, que instituiu o uso de cópia autenticada do CRLV. Providenciar a imediata aprovação da minuta de Resolução, sugerida pela Associação Nacional dos DETRAN's, que “Estabelece procedimentos para veículos automotores que tenham sofrido alterações de características ou danos de pequena, média e grande monta e dá outras providências”, com as alterações apresentadas, tais como: condições de bloqueio: uma vez efetuado o bloqueio do veículo, somente poderá ser desbloqueado para baixa ou depois de recuperado; proibir a transferência de propriedade de veículos ainda não recuperados.

GRUPOS 3 e 4 – “Arquivo Morto” e Possibilidade de Criação de pátio de desmanche com participação da iniciativa privada. Componentes: JOSÉ EUGÊNIO BARROS FILHO/ Alagoas; JOSÉ VALDOMIRO TÁVORA DE CASTRO/ Ceará; MOISÉS SACHETTI/Mato Grosso; OLAVO CAETANO MELLO FILHO/ DENATRAN, Coordenador: Silvério Rodrigues Campos **EVENTOS QUE MOTIVAM SITUAÇÕES RELACIONADAS À “ARQUIVO MORTO” E POSSIBILIDADE DE CRIAÇÃO DE PÁTIO DE DESMANCHE COM PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA:** Veículos sinistrados (Segurados e Não-segurados); Veículos roubados; Veículos Leiloados; Veículos depreciados. **AÇÕES: VEÍCULOS SINISTRADOS:** Criar coordenação de levantamento de dados de acidente de trânsito no âmbito dos órgãos de fiscalização dos estados e do DF; Os órgãos de fiscalização ficam obrigados a entregar os BOAT's para o DETRAN de sua unidade da Federação; Padronização do BOAT em nível nacional; Fixação dos critérios para definição dos níveis dos danos de acidente de trânsito; Caso o dano de grande monta seja confirmado o veículo deve ser baixado nos termos do CTB e definitivamente prensado; É competente para reavaliar o BOAT de grande monta o INMETRO ou organismo de inspeção por ele credenciado. **VEÍCULOS ROUBADOS:** Obrigar as Seguradoras a apresentar aos DETRAN's relatório dos veículos segurados indenizados, por roubo; Os organismos policiais obrigam-se a comunicar, no prazo de dois dias úteis, ao proprietário de veículo roubado e ao DETRAN de registro do veículo quando da recuperação do mesmo; **VEÍCULOS LEILOADOS (RESOLUÇÃO EM ESTUDO E JÁ MINUTADA):** Veículo sucata não pode ser item de leilão. Deve ser prensado como nos

casos de grande monta. VEÍCULOS DEPRECIADOS (NÃO-SINISTRADOS): Credenciar, através de regras estabelecidas pelo CONTRAN, oficinas especializadas em desmanche de veículo; Os veículos depreciados somente poderão ser baixados para fins de desmanche após vistoria técnica identificando quais partes e peças serão aproveitadas; Após vistoria para fins de baixa/desmanche as peças aproveitáveis serão vinculadas a selos de identificação – auto-destrutíveis- fornecidos pelo DETRAN; Como prerrogativa de segurança o governo federal deverá indenizar a frota com mais de vinte anos de uso; Os veículos com mais de vinte anos de uso somente poderão circular mediante certificação de segurança veicular anual.

GRUPO 5 – Como realizar uma fiscalização mais eficiente pelos DETRAN's. Componentes: JESUS RODRIGUES ALVES e JOÃO DA CRUZ NETO/Piauí; JOSÉ DUARTE DOS SANTOS/Goiás; EVALDO FRANÇA MARTINELLI/Espírito Santo; EDUARDO BATISTELA BARBOSA/Rondônia; NEY OLIVEIRA/Pará; JURIJ SOLSKI e CARLOS EDUARDO PINI LEITÃO/DENATRAN. Coordenador: Marcos Tonelli Munhoz. OBJETIVO: AUXÍLIO ÀS CONCLUSÕES DA CPMI “DESMANCHE”. I. Permitir a baixa dos veículos com débitos (inscrevendo os devedores em dívida ativa) e estabelecer a obrigatoriedade de os “ferros-velho” possuírem sistema integrado “on line” aos DETRAN'S como condição de credenciamento (que será obrigatório para funcionamento). Assim, alterar o art. 2º da Resolução 11/98. Esta obrigatoriedade de quitação dos débitos leva as empresas que trabalham com “ferro-velho” a operarem na clandestinidade, impedindo qualquer controle sistêmico. II. Cadastramento obrigatório dos agregados, para veículos novos, e, anualmente, aumento do número de agregados cadastrados. III. Obrigatoriedade de os “ferros-velhos”, já ligados ao sistema de veículos dos DETRAN'S, cadastrarem no sistema os agregados para os respectivos números chassis dos veículos em que tais peças foram aplicadas. IV. Criminalizar a conduta de comércio clandestino de peças usadas, com agravamento da comercialização ou existência em estoque de agregados/peças com numeração/identificação adulterada ou raspada. V. Determinação da baixa obrigatória dos veículos segurados sinistrados que tenham sido objeto de indenização total, independente da monta do sinistro, sendo condição para indenização a apresentação de certidão de baixa, sob pena de exclusão do sistema nacional gravames. VI. Alteração anual da cor do CRLV (ou outra forma de identificação anual do formulário), visando retirar de circulação os formulários furtados/roubados que servem para ludibriar a fiscalização de veículos irregulares.

GRUPO 6 – Marcação em vários pontos do carro (40 pelo menos). Componentes: ANTÔNIO LEOCÁDIO VASCONCELOS FILHO/Roraima; PAULO ROBERTO DE AQUINI NEPOMUCENO e RAUÉLITON BATISTA FILHO/Paraíba; CARLOS TEODORICO DE CARVALHO AGUIAR/Rio Grande do Norte; CARLOS UBIRATAN DOS SANTOS/Rio Grande do Sul; Cel. CONSTANTINO MAGNO CASTRO FILHO/Tocantins. Coordenador: José Pinto de Luna. Preliminarmente o Grupo opina pela proibição da comercialização de peças usadas. Embora essa medida possa vir a comprometer a atividade econômica de algumas pessoas tende, por outro lado, a favorecer a economia formal do País. Consideramos que a marcação em 40 pontos, levantada no chamamento do Seminário, é totalmente inviável economicamente. A idéia levantada de colocar-se selos para identificação de peças foi descartada porque impediria a diferenciação do ano de fabricação da peça (bastaria suprimir a etiqueta e afirmar que a peça teria sido fabricada antes da vigência da norma legal). Propostas: Marcação do chassi ou monobloco

na parte dianteira e traseira em lados opostos (duas marcações). Que a marcação do chassi ou monobloco seja feita em alto relevo. Que haja marcação física em baixo relevo dos seguintes componentes: portas; capôs; cabines (em dois locais); eixo traseiro. Lançamento no RENAVAM da numeração das peças marcadas fisicamente. Criação de histórico no RENAVAM do furto e roubo das peças marcadas, de modo que a baixa do registro da ocorrência especifique se a recuperação foi parcial ou total. Este histórico poderia ser criado imediatamente para motores e caixas de câmbio, pois esses componentes já têm identificação alfa-numérica. Modificar a Resolução 05/98 do CONTRAN para prever explicitamente a necessidade de verificação de todos os identificadores dos veículos. Implantar a vistoria obrigatória para licenciamento anual até que a Inspeção Técnica Veicular seja implantada.

13 Conclusão

Em apenas quatro audiências realizadas em Brasília, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo, ouvindo principalmente autoridades da área de trânsito, comerciantes e leiloeiros de salvados e promotores de justiça, com base nas denúncias apresentadas no FANTÁSTICO quanto a constituir a venda de salvados motivação importante para o roubo de veículos no País, à imposição de oficinas aos segurados para recuperação de veículos sinistrados e ao emprego de peças usadas, a CPMI já pôde coletar importantes subsídios para averiguação de seu objeto.

É relevante consignar que há indícios quanto à participação de empresas e órgãos públicos nos procedimentos de alienação de veículos oriundos de perda total, que são, em quantidade incalculável, adquiridos por quadrilhas que, depois, roubam veículos idênticos. (Somente um bandido ouvido em São Paulo, JEAN FREANCISCO IOTTI, que assassinou um proprietário ao roubar-lhe o carro, disse haver comprado cerca de 15 desses veículos.)

Devem ser coibidas práticas como as que permitem a transferência da propriedade sem que sejam pagas as taxas e tributos devidos e sem a apresentação de Certificado de Segurança Veicular (neste caso, desde que tenha havido adaptação ou alteração de características do veículo, na forma do inciso IV do art. 124 do Código de Trânsito Brasileiro), assim como, por mais de uma vez, do segurador para a seguradora e desta para as lojas de salvados, sem que se efetue qualquer registro no órgão de trânsito, revestindo-se em uma transação comercial clandestina, pois, para o Estado, haverá apenas a venda da seguradora para o terceiro que comprar o veículo da loja.

Por irregularidades como essas, conforme depoimento de ANDRÉ CHUT, mais de 10.000 veículos tiveram a propriedade transferida, sem ter sido necessário o deslocamento entre Estados brasileiros.

Em 16.01.02, através da Portaria DETRAN-RJ N° 2.798, deixou-se de exigir a apresentação de laudo técnico desclassificando o sinistro de grande para média monta.

As Portarias do DETRAN do Rio de Janeiro que liberalizam o tratamento às seguradoras fazem referência à Resolução Nº 25, de 21.05.98, do CONTRAN, que permitiria a desclassificação do dano de grande monta. Porém, aquele normativo faz a permissão apenas ao proprietário de veículo quando, na ocasião do acidente, o policial tenha classificado o dano como de grande monta. Neste caso, aquele pode apresentar laudo pericial diferente, que propicia, junto com o CSV, o desbloqueio do cadastro do veículo. Mencionada Resolução assim estabelece:

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

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

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

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

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

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

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

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

Como se vê, a medida parece objetivar somente resguardar o proprietário de erro do policial, normalmente sem a devida qualificação e agindo na rua, sem equipamentos adequados, no calor dos acontecimentos. Não seria, evidentemente, o

caso dos veículos salvados, que já são periciados pela seguradora, por técnico especializado, e que, em face da confirmação dos danos de grande monta, foram por elas indenizados. Ademais, a Resolução 11-98 do CONTRAN, expressamente determina a baixa, irrevogável, de veículos sinistrados.

Dessa forma, a CPMI já possui elementos suficientes para concluir que o cumprimento da obrigatoriedade da baixa dos veículos salvados irrecuperáveis representaria grande contribuição ao combate aos crimes de furto, roubo e latrocínio. Inobstante a existência de normativos suficientes para que a medida fosse adotada, seria importante que o Congresso Nacional elaborasse lei estabelecendo a exigência de uma vez por todas.

Sabe-se que o cálculo do valor do prêmio dos seguros considera, além da incidência dos sinistros, o resultado financeiro da atividade, que é beneficiada pela venda dos salvados. Contudo, os benefícios advindos com a venda desses veículos para recuperação, ao invés de outras destinações, devem ser bem menores do que os prejuízos causados ao valor do prêmio pelo aumento do roubo e furto de carros com o propósito de os “montar” nos salvados. Sem contar que, passando estes autos a serem utilizados pelos desmanches, haveria enorme oferta de peças de origem lícita, desestimulando o roubo com esse objetivo. Ou seja, um choque de mercado no comércio de peças usadas, no roubo de veículos e nas várias irregularidades conexas.

Os possíveis responsáveis são os desmanches, pelo que sugerimos que a polícia competente faça uma devassa em tais empresas, assim como também as Prefeituras emissoras dos respectivos alvarás atue conjuntamente para que, juntos, esses órgãos públicos fiscalizem cada uma delas no menor prazo possível, fechando os que se encontrem irregulares.

Sugerimos, ainda, ao CONTRAN/DENATRAN que promova a normatização urgente da comercialização das peças oriundas de autos acidentados, furtados e de desmanches.

Por outro lado, não se vislumbra que a medida possa causar prejuízos às companhias seguradoras. Apenas seriam mais prudentes e rigorosas na decisão de indenizar integralmente os veículos segurados. Quanto aos sempre alegados casos, reconheça-se raros, de algumas peças cujos preços, por si só, inviabilizariam o conserto de veículos francamente recuperáveis, mais uma vez o mercado cedo ou tarde encontraria a solução.

Essas ações não elidem a necessidade de a CPMI encaminhar, ao Ministério Público dos Estados, solicitação de providências quanto ao comportamento dos órgãos de trânsito ao longo desses anos, e, às receitas federal e estaduais, da realização de fiscalização das lojas de salvados.

Quanto ao INMETRO, é importante que o órgão entenda a necessidade de atuação mais firme na fiscalização dos Organismos de Inspeção Veicular, de forma a coibir a emissão de certificados falsos, que diversos depoimentos consideram generalizada no País. Tendo-se em a importância da inspeção veicular para a segurança de milhares de autos em circulação pelo país, além de que a atividade representa elevada fonte

de receita para a União, pois o INMETRO é remunerado com 10% do faturamento da empresa, é conveniente seja o assunto levado ao conhecimento da Controladoria Geral da União e requerida, ao Tribunal de Contas da União, a realização de auditoria no setor, até mesmo para avaliar a forma de credenciamento das empresas de inspeção e dos técnicos independentes sem passar por processo licitatório.

De outra parte, a contribuição trazida pela VOLVO recomenda seja estendido o sistema de controle de peças e marcação eletrônica do chassi a todas as montadoras do País.

Também os representantes do CONTRAN e dos DETRAN's, assim como a FENASEG, trouxeram importantes esclarecimentos e contribuições por parte do segmento de seguros privados, bem como um elenco de sugestões que deve ser objeto de acurado exame, para implementação legislativa do que os Parlamentares do Congresso Nacional julgarem conveniente e de interesse para a sociedade brasileira.

Além de tudo isso, a CPMI coletou um vasto elenco de documentos de referência complementar, que servirão à continuidade dos trabalhos de fiscalização pelas Casas do Congresso Nacional e de investigação pelo Ministério Público e pelas autoridades policiais, assim como subsidiarão o Poder Judiciário na instrução e julgamento dos delitos que vierem a ser objeto de ação judicial.

Não menos importante, o Poder Executivo tem à disposição, agora, um acervo de subsídios para aprimoramento de sua ação administrativa e executiva, que lhe permitirá melhor estruturar-se para atender à complexidade dos controles necessários para assegurar a observância da lei no segmento estudado por esta CPMI.

Por último, porém, a mais importante, a sociedade brasileira recebe uma satisfação à altura do direito de seus cidadãos a ver esclarecidos fatos denunciados pela Imprensa, em sua atuação essencial à democracia, à transparência e à colaboração com os Poderes Públicos, o que permitirá ampliar o controle social e conscientizar sobre as práticas nocivas ao bom convívio praticadas por pessoas inescrupulosas, que representam, felizmente, a parte minoritária de nosso povo.

Como um dos produtos imediatos desta CPMI, apresentamos o seguinte Projeto de Lei:

PROJETO DE LEI Nº , DE 2004

(da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito Destinada a "Apurar Irregularidades Cometidas por Empresas de Seguros, Revendedores de Automóveis, Recuperadoras de Veículos e Oficinas de Desmanche de Automóveis em Relação aos Veículos Salvados, conforme Denúncia do Programa Fantástico, da Rede Globo de Televisão")

Altera a relação do art. 126 da Lei nº 9.503, de 24 de setembro de 1997, renumera e altera o seu parágrafo único, passando-o para § 1º e acrescenta os § 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º e 9º, instituindo ainda, os artigos 126-A e 126-B.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 126 da Lei nº 9.503, de 24 de setembro de 1997, renumerado o seu parágrafo único, passando-o para § 1º, e acrescentados os § 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 126 O proprietário de veículo irrecuperável ou desmontado, deverá requerer a baixa do registro no prazo de trinta dias, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

§ 1º A obrigação de que trata este artigo é do proprietário do veículo ou da companhia seguradora.

§ 2º Considera-se irrecuperável todo veículo que em razão de sinistro, intempéries ou desuso, tenha sofrido danos ou avarias na sua estrutura, capazes de inviabilizar a recuperação que atenda aos requisitos da segurança para a circulação nas vias públicas.

§ 3º O veículo acidentado, segurado ou não, será obrigatoriamente avaliado pelo agente do órgão fiscalizador, para constatar se é recuperável ou não, no momento da ocorrência do evento.

§ 4º Constatada por perícia técnica a irrecuperabilidade do veículo, proceder-se-á a sua baixa automática no sistema nacional de controle de veículos automotores.

§ 5º Constatada por perícia técnica a recuperabilidade do veículo inicialmente classificado como irrecuperável, proceder-se-á a expedição de novo certificado de propriedade que conterà a expressão: “veículo recuperado”, após a reforma do veículo pelo proprietário ou pela seguradora, mediante nova perícia, que resultará na expedição do Certificado de Segurança Veicular.

§ 6º A baixa do veículo deverá ocorrer independentemente do pagamento de impostos, taxas e multas, que serão lançados de acordo com a ocorrência do fato gerador, observados os dados cadastrais pertinentes ao contribuinte.

§ 7º Na hipótese da ocorrência de gravame exigir-se-á a liberação do ônus correspondente, no prazo de trinta dias, contados a partir da data do requerimento de baixa.

§ 8º O prazo previsto no art. 126, *caput*, conta-se da data do Boletim de Acidente de Trânsito – BOAT.

§ 9º Somente é permitida a comercialização, em separado, de peças de veículo baixado no sistema referido no § 4º, quando obedecida a regulamentação própria, a ser procedida pelo Poder Executivo, inclusive quanto às condições e procedimentos para seu recolhimento, depósito, controle e prensamento, quando for o caso." (NR)

Art. 2º Acrescente-se, logo após ao art. 126, os artigos 126-A e 126-B, com a seguinte redação:

"Art. 126-A A baixa ao cadastro do veículo poderá ocorrer por iniciativa do órgão executivo de trânsito, quando o veículo estiver pendente de licenciamento por cinco anos, assegurando-se ao proprietário trinta dias de prazo para a regularização.

Art. 126-B O órgão de trânsito expedirá, logo após a baixa do veículo irrecuperável no sistema, certidão de baixa em caráter irrevogável e definitivo."

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As alterações procedidas no art. 126, *caput*, da Lei nº 9.503, de 24 de setembro de 1997 e a inserção dos parágrafos constantes do Projeto são medidas que buscam melhor solução para os veículos objeto de sinistros. Ouviu-se os dirigentes dos órgãos de trânsito do País, sindicatos de recuperadoras de veículos e representantes das seguradoras. Não foi fácil a tarefa de encontrar o caminho ideal para tão tortuoso caminho.

Os dirigentes dos órgãos de trânsito, à unanimidade, postularam pela baixa definitiva e prensagem dos veículos sinistrados, indenizados integralmente pelas seguradoras.

No nosso sentir, o pagamento do veículo indenizado integralmente por si só não pode levá-lo a condição de irrecuperável. A relação do segurado com a empresa seguradora se reveste de condições comerciais inerentes ao negócio de seguros. Um veículo perfeitamente recuperável pode ser pago integralmente pela seguradora por razões de interesse do segurado. O segurado pagou o prêmio para não correr o risco de, na hipótese de uma colisão de grandes proporções, ter em mãos novamente um veículo recuperado. Ele quer um veículo novo e tem razões contratuais para isso. De outro lado, num País onde uma grande percentagem da sua frota é velha, seria um desperdício tremendo “prensar”, veículos seminovos, que poderiam ser recuperados.

Para a maior segurança de possíveis adquirentes dos veículos “recuperados”, determinou-se a inclusão no certificado de propriedade da expressão “veículo recuperado”. Essa inovação, que ao nosso ver é excelente, resguarda o novo proprietário do veículo sinistrado da possível conduta de má-fé do recuperador. De outro lado, o recuperador fica protegido de eventuais indenizações por vício redibitório. Não se poderá alegar desconhecimento da origem do veículo adquirido.

A obrigatoriedade da perícia, para a confirmação da recuperabilidade do veículo antes irrecuperável é uma medida importantíssima para equacionar os interesses das partes envolvidas e, ao mesmo tempo, resguardar o direito do consumidor, que ao comprar o veículo recuperado não será iludido na sua boa-fé.

Procurou-se minimizar a ação de grupos criminosos organizados que usam os documentos dos veículos sinistrados, para “legalizar” veículos objeto de furto e roubo. É um importante passo que se dá para conter a avalanche de furtos e roubos de veículos no País.

Uma vez que o Legislador deve levar em consideração, também, a dimensão dos aspectos econômicos e sociais impactados pela lei, não se pode deixar de considerar que hoje existem muitos empregados nos desmanches, além do que muitas peças, em perfeito estado, com alto valor agregado, podem ser reaproveitadas, inclusive com preocupações ecológicas e em face da escassez de recursos naturais. Isso tudo não obstante a necessidade de forte regulamentação e fiscalização das oficinas que trabalham com veículos salvados, introduzindo-se, por via de regulamentação, a obrigatoriedade de procedimentos como a marcação de peças, a obrigatoriedade de emissão de nota fiscal de entrada, entre outros. Por isso, o projeto procura dar um disciplinamento conciliador e regulador entre a comercialização e a regular atividade do comércio de peças em separado.

Foram estabelecidos prazos para o cumprimento das inovações contidas no projeto. Não se fez a inserção de norma de natureza penal no seu texto, uma vez que o ordenamento jurídico já contempla o estelionato, o furto, o roubo e a receptação.

É o que se pretende, com o presente Projeto de Lei, que submetemos à aprovação dos ilustres pares, de quem se espera a acolhida e, se possível, o aperfeiçoamento.

Sala da Comissão, em 15 de dezembro de 2004.

14 Agradecimentos

Não poderíamos encerrar o presente relatório sem consignar nosso agradecimento aos seguintes colaboradores:

- SENADO FEDERAL:
 - CLEIDE BARBOSA CRUZ
 - FLORIAN MADRUGA
 - IRANI RIBEIRO DOS SANTOS
 - JOSÉ RENATO LOPES
 - MARCO ANTÔNIO CAVALEIRO
 - NAURIDES BARROS
 - OSMAIR HENRIQUES DA SILVA
 - OSMAR HENRIQUES DA SILVA
 - PAULO ARTHUR ALVES
 - SÔNIA PEIXOTO
 - VICTOR GUIMARÃES VIEIRA
 - WANDERLEY RABELO DA SILVA
- *ESTAGIÁRIOS:*
 - DANIEL SILVA PEREIRA
 - LIANA DE OLIVEIRA MAGALHÃES
 - LÍVIA DOMBROSKI SANTOS
 - MANUELA FREIRE RIBEIRO
 - MARCELO AUGUSTO DE AMORIM
- *EMPRESA VIGO (apoio operacional):*
 - BENEDITO RÊGO
 - NADIVA DE OLIVEIRA
- CÂMARA DOS DEPUTADOS:
 - MILSO NUNES DE ANDRADE JUNIOR
- DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL:
 - ARY COPETTI
 - JABER MAKUL HANNA SAADI
 - JOILSON RIBEIRO ALVES
 - JOSÉ IVAN GUIMARÃES LOBATO
 - JOSÉ PINTO DE LUNA
 - MARCOS TONELLI MUNHOZ
 - PAULO FERNANDO DA COSTA LACERDA
 - PAULO PEANO
 - RENATO HALFEN DA PORCIÚNCULA
- BANCO CENTRAL DO BRASIL:
 - LUCIANO SALES OLIVEIRA
 - SILVÉRIO RODRIGUES CAMPOS
- ASSEMBLÉIAS LEGISLATIVAS:

- PARANÁ – DEPUTADO HERMAS BRANDÃO
- RIO DE JANEIRO – DEPUTADO JORGE PECCIANE
- SÃO PAULO – DEPUTADO SYDNEI BERALDO

- CÂMARA DE VEREADORES:
 - FOZ DO IGUAÇÚ – VEREADOR EDSON MEZOMO
 - FOZ DO IGUAÇÚ – VEREADOR NEY PATRÍCIO

- MEIOS DE COMUNICAÇÃO DO CONGRESSO NACIONAL:
 - TV, RÁDIO E JORNAL DO SENADO FEDERAL
 - TV, RÁDIO E JORNAL DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

- MINISTÉRIO PÚBLICO DE SÃO PAULO:
 - ARTUR LEMOS
 - GABRIEL CESAR Z. DE INELLAS
 - JOSÉ MÁRIO BARBUTO
 - LUÍZA NAGIB ELUF
 - MÁRCIA DE HOLANDA MONTENEGRO
 - PAULO PENTEADO

- CORREGEDORIA GERAL DE POLÍCIA CIVIL DE SÃO PAULO:
 - CAETANO PAULO FILHO
 - RUY ESTANISLAU MELO

- ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS:
 - BANCO CENTRAL DO BRASIL
 - DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL
 - POLÍCIA CIVIL DO RIO DE JANEIRO

ANEXOS

Anexo 1 Relatórios das diligências realizadas

I - RELATÓRIO DAS DILIGÊNCIAS REALIZADAS NA CIDADE DE SÃO PAULO NOS DIAS 05 E 06 DE ABRIL DE 2004

Integrantes:

Deputado Federal Hidekazu Takayama
Secretário Naurides Barros
Delegado de Polícia Federal José Pinto de Luna

Visando a realização de audiências públicas no Estado de São Paulo nos próximos dias 15 e 16, foi cumprida as seguintes diligências: No dia 05/04/2004, acompanhados do deputado federal TAKAYAMA – relator da CPMI, fizemos uma reunião com o Doutor Francisco Baltazar da Silva, Superintendente Regional do Departamento de Polícia Federal no Estado de São Paulo, aonde colocamos a finalidade da realização das audiências desta Comissão, bem como solicitamos o apoio logístico do DPF para o bom êxito das mesmas. A seguir fizemos uma reunião com os senhores Radion Arnaut e Eduardo Arnaut, proprietários da Arnaut Veículos que foram citados na reportagem do programa Fantástico da Rede Globo, ficando acordado que o mesmos estão à disposição da CPMI para quaisquer esclarecimentos. Posteriormente nos dirigimos ao Delegado Geral da Polícia Civil do Estado de São Paulo, Doutor Marco Antônio Desgualdo, que também tomou conhecimento da realização das audiências, colocando os préstimos da Polícia chefiada por ele ao dispor da Comissão.

Em continuidade, realizamos uma reunião com o Doutor Godofredo Bittencourt, Diretor do DEIC, que juntamente com uma equipe de Delegados, tendo a frente o delegado Valter de Abreu, fizeram uma explanação sobre os trabalhos realizados pela Polícia Civil paulista no que concerne ao desmanches e salvados de veículos, ficando acordado que o doutor Bittencourt, juntamente com o delegado Valter irão comparecer à audiência no dia 15.

No dia 06/04/2004, dando seqüências aos trabalhos, fizemos uma visita à Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, onde fomos recebidos pelo Secretário Geral de Administração da Casa, doutor José Antônio Parimoschi, que tomou conhecimento da finalidade de nossa ida àquela Casa para solicitar um espaço físico para realização das audiências, bem como para que nos forneça apoio logístico referente à copa, som e segurança durante os trabalhos na Casa.

Ainda no mesmo dia, fizemos uma visita à Ideal Comércio de Veículos e Salvados, sendo recebidos pelo proprietário da mesma, senhor Luiz Antônio Tonon, que também tomou conhecimento da finalidade da realização das audiências e se prontificou a ir até a Assembléia para prestar esclarecimentos.

Após fomos até o Palácio dos Bandeirantes, onde o Assessor de Gabinete da Casa Civil, senhor João Germano Böttcher Filho, nos atendeu e também tomou

conhecimento das audiências que serão realizadas, sendo informado que a Presidência da Comissão irá oficiar ao Senhor Governador Geraldo Alkimin para comunicar a vinda dos senhores parlamentares ao Estado de São Paulo.

Ainda fizemos contatos telefônicos com o doutor Edson Batista, Promotor de Defesa do Consumidor da Cidade de Santos, com o doutor Ênio Bianco, advogado citado para contato pela Relatoria.

Também naquela capital fizemos contatos com os CDPs de Campinas e Santo André visando a vinda às audiências dos reclusos Jean Francisco Iotti, José Claro dos Santos e Roberto Schildel, presos por crimes relativos a desmanches de veículos, que estão à disposição dos Juízes da 1ª Vara Criminal de Jundiaí e da 1ª Vara Criminal de São Bernardo do Campo.

É o relatório.

Brasília, 12 de abril de 2004.

HIDEKAZU TAKAYAMA
Deputado Federal Relator da CPMI

NAURIDES BARROS
Secretário da CPMI

JOSÉ PINTO DE LUNA
Delegado de Polícia Federal

II - RELATÓRIO DE DILIGÊNCIAS REALIZADAS NO ESTADO DE SANTA CATARINA NOS DIAS 23,24 E 25 DE JUNHO DE 2004

Integrantes:

Deputado Federal HIDEKAZU TAKAYAMA
Secretário NAURIDES BARROS

Visando apurar denúncias colhidas pelo Deputado Takayama, foram cumpridas as seguintes diligências: No dia 23 de junho deslocamos para a cidade de Criciúma-SC por via aérea. De Florianópolis para Criciúma foram deslocados pela Superintendência Regional de Santa Catarina do Departamento de Polícia Federal os Agentes de Polícia Federal PAULO PEANO e ARY COPETTI, que ficaram encarregados de realizar as diligências previstas para a cidade de Araranguá – SC.

Ainda em Criciúma, no dia 24, se juntaram a nós o empresário EDUARDO VAMTROBA, acompanhado de seu advogado MAGNUS CAMISKI. O Sr. EDUARDO, por ser vítima de desmanche de caminhões de sua frota, nos conduziu até a cidade de Araranguá onde visitamos a empresa REFORVALE e entrevistamos seu proprietário Sr. EMIR que em suas explicações deixou a desejar no diz respeito a sua maneira de trabalhar, portanto seria bom uma investigação mais detalhada sobre a oficina.

A seguir, visitamos em depósito de peças de carros desmanchados na cidade de Sombrio, como também procuramos contactar o Sr. ELIAS que é acusado de ser receptor de carretas roubadas juntamente com seu irmão TONINHO.

Ainda em razão da denúncia formulada pelo Sr. EDUARDO VAMTROBA, procuramos a Delegacia de Investigações Criminais – DIC de Araranguá onde corre o inquérito nº 001/04, tendo como indiciado EMIR DA SILVA BUSSOLO e conduzido pelo Delegado de Polícia Civil JORGE GIRALDI e que trata dos desmanches das carretas pertencentes a empresa do Sr. VAMTROBA, ficando acordado que a CPMI irá requisitar peças desse inquérito para análise, só não o fazendo na ocasião em razão de faltarem os laudos periciais sobre o caso.

No dia 25 nos dirigimos a Florianópolis onde contamos com o Delegado RENATO HENDGES que prendeu uma quadrilha que atuava nos Estados de Santa Catarina e Paraná, tendo o mesmo nos fornecido farto material sobre a prisão de 12 pessoas.

À noite, fomos convidados a participar de um jantar na Academia de Polícia Civil de Santa Catarina, ocasião que mantivemos troca de entendimentos com a cúpula da Polícia local através do próprio Delegado RENATO HENDGES, Delegado RICARDO LEMOS THOMÉ – Chefe de Polícia, Delegado PAULO ROBERTO DIAS NEVES – Diretor do DETRAN/SC, e o Secretário de Segurança Pública o Sr. RONALDO JOSÉ BENEDET, que se dispuseram a colaborar com a CPMI para a realização de uma audiência pública em Florianópolis visando a serem ouvidas as pessoas presas que se encontram tanto em Santa Catarina como no Paraná e pertencem à quadrilha já citada.

É o relatório.

Brasília, 7 de julho de 2004.

HIDEKAZU TAKAYAMA
Deputado Federal – Relator da CPMI

NAURIDES BARROS
Secretário da CPMI

III - RELATÓRIO DAS DILIGÊNCIAS REALIZADAS NA CIDADE DE SÃO PAULO VISANDO COLHER INFORMAÇÕES A RESPEITO DE IRREGULARIDADES NO PÁTIO DE VEÍCULOS APREENDIDOS DA CIDADE DE TABOÃO DA SERRA

Cumprindo determinação desta Comissão, foram realizadas diligências na cidade de São Paulo no intuito de obter informações a respeito de irregularidades ocorridas no pátio de veículos apreendidos da cidade de Taboão da Serra.

As Corregedorias das Polícias Civil e Militar em conjunto com o Ministério Público Estadual procederam diligências no pátio de veículos apreendidos de propriedade do ex-policia militar BENEDITO ORTIGOZA. Na oportunidade ele foi preso em flagrante por receptação de uma motocicleta que estava naquele local.

A Corregedoria da Polícia Civil instaurou os inquéritos 326/04, 343/04, 364/04 e 365/04 para apurar possíveis crimes ocorridos naquele pátio, estando a sinopse de cada inquérito em folha anexa.

O senhor Benedito Ortigoza é conhecido como “Guarda Belo” e o seu pátio era denominado de “Pátio Parada Obrigatória”.

Segundo a Corregedoria da Polícia Militar, Benedito Ortigoza não foi expulso da corporação, tendo ele sido exonerado a pedido.

O Delegado da Corregedoria da Polícia Civil, Doutor Pedro Herbella, colocou-se à disposição para qualquer esclarecimento que esta Comissão entender necessária.

Os inquéritos supramencionados ainda estão em fase de diligências, portanto, ainda não há nada de conclusivo a respeito dos fatos.

É o relatório.

Brasília, 23 de junho de 2004.

JOSÉ PINTO DE LUNA
Delegado de Polícia Federal

IV - RELATÓRIO DE DILIGÊNCIAS REALIZADAS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO NOS DIAS 8 E 9 DE JULHO DE 2004

Integrantes:

Secretário NAURIDES BARROS
Delegado de Polícia Federal JOSÉ PINTO DE LUNA

Visando conhecer as circunstâncias sobre o assassinato do funcionário da BRADESCO SEGUROS, JOÃO FERNANDES MUNIZ, ocorrido na manhã do dia 6 de julho no Rio Comprido, nos dirigimos à 6ª DP (Cidade Nova), onde fomos recebidos pelo Delegado de Polícia Civil RICARDO DIAS TEIXEIRA que de imediato se prontificou a nos mostrar o inquérito policial já instaurado.

Procuramos nos inteirar se o crime tinha alguma conotação com pessoas envolvidas em golpes de seguros ou sobre fraudes em carros salvados.

Manuseando o inquérito notamos que o mesmo ainda estava em fase embrionária contendo apenas um depoimento de uma testemunha que assistiu ao crime, de longe, afirmando que os dois assassinos estavam em uma motocicleta escura e sem placas, portanto não podia identificar os ocupantes da moto.

Também foi mostrado o bilhete recolhido no bolso da vítima que contém uma ameaça talvez à sua pessoa, bem como foi mostrada uma bolsa contendo processos com pedidos de indenização de seguros negados por JOÃO MUNIZ e um recorte de jornal com uma reportagem sobre fraudes contra seguradoras.

Ficou acordado com o Delegado RICARDO que iremos aguardar os avanços das investigações para solicitarmos peças que darão subsídios para a comissão analisar.

O Delegado ainda nos mostrou um fax enviado para o disque-denúncia que apontava a empresa AUTO FRONTIN LTDA como envolvida no presente caso.

Ainda no dia 8 de julho, visitamos a sede da BRADESCO SEGUROS onde fomos recebidos pelo Dr. CÉSAR AUGUSTO DIAS TORRES, Diretor-Geral, que nos mostrou o perfil, dentro da empresa, do executivo assassinado, inclusive apresentamos os nossos préstimos, para no caso se for necessário, a CPMI colaborar nas investigações levadas a efeito, sendo que da parte da BRADESCO SEGUROS recebemos os agradecimentos pela presteza da Presidência da CPMI estar se inteirando dos acontecimentos ocorridos.

No dia 9 de julho, mantivemos contatos com a empresa AUTO FRONTIN LTDA. e agendamos uma visita para às 10 h. Lá comparecemos e fomos recebidos pela funcionária CLÁUDIA que entrou em contato com o Sr. ARMINDO S'ANTANA, o proprietário da AUTO FRONTIN, que ficou de vir ao nosso encontro, mas infelizmente até às 11 h não apareceu, ainda fomos informados pela a Sra. CLÁUDIA que a mesma conhecia o Sr. João Muniz, inclusive mantinha com a empresa BRADESCO SEGUROS vários negócios na compra de veículos sinistrados.

É o relatório.

Brasília, 13 de julho de 2004.

NAURIDES BARROS
Secretário da CPMI

JOSÉ PINTO DE LUNA
Delegado de Polícia Federal

V - RELATÓRIO DE DILIGÊNCIAS REALIZADAS NO ESTADO DE SÃO PAULO NOS DIAS 4, 5 E 6 DE AGOSTO DE 2004

Integrantes:

Deputado Federal HIDEKAZU TAKAYAMA
Secretário NAURIDES BARROS
Delegado de Polícia Federal JOSÉ PINTO DE LUNA

Visando dar cumprimento à diligência realizada no Estado de São Paulo no dia 4, o Deputado Takayama, acompanhado dos assessores José Pinto de Luna e Naurides Barros, reuniu-se no Fórum da Barra Funda com os membros do Ministério Público de São Paulo Drs. Gabriel César Z. de Inellas, Artur Lemos, Paulo Penteado, José Mário Barbuto e Márcia de Holanda Montenegro, que mostraram o trabalho que estão desenvolvendo em Processo Administrativo Criminal 06/04 – GECEP em conjunto com o GAERCO- Guarulhos, dando origem aos inquéritos policiais 457/04 e 499/04 que tramitaram na 5ª Delegacia de Crimes Funcionais da Corregedoria da Polícia Civil de São Paulo.

No dia 5, acompanhados dos membros do Ministério Público acima citados e dos repórteres da TV Globo Maurício Ferraz e da TV Diário Solange Boulos, foram cumpridas diligências inicialmente no pátio de Itaquaquecetuba, onde mantiveram contato com a pessoa responsável pelo dito pátio Sr. Edson Faria, que também é proprietário da Auto Socorro Londres Ltda., que é responsável pela remoção e guarda dos bens (veículos) apreendidos ou localizados pela polícia local. Ainda foi mostrada a documentação sobre os trâmites das entradas e saídas dos veículos, informando ainda o Sr. Edson que existe uma taxa de permanência no pátio que é arrecada pela Prefeitura de Itaquaquecetuba. Por amostragem foram solicitados documentos de alguns veículos que se encontravam no local para que se fizesse perícia junto ao CIRETRAN local. A seguir, os componentes da diligência se dirigiram ao CIRETRAN local onde foram recebidos pelo Delegado João Bosco Antunes que franqueou toda a documentação para serem manuseadas pelas pessoas integrantes da diligência.

No dia 6 procedemos uma visita ao Dr. Ruy Estanislau Silveira Mello, Corregedor-Geral da Polícia Civil de São Paulo, que nos recebeu juntamente com o Dr. Caetano Paulo Filho e nos deu conhecimento do Inquérito Policial nº 457/04 – da 5ª Delegacia da Divisão de Crimes Funcionais da Corregedoria Geral da Polícia Civil do Estado de São Paulo, instaurado em 21 de julho de 2004, sob a presidência da Delegada de Polícia Dra. Lígia Santinho Bueno de Souza que investiga a possível incursão do Dr. Mauro Reinaldo Ricardo (Delegacia de Polícia) e demais policiais Cíveis da Delegacia de Itaquaquecetuba/SP nos crimes de Peculato, Falsidade Ideológica e Adulteração de Sinal Identificador de Veículo Automotor.

É o relatório.

Brasília, 10 de agosto de 2004.

HIDEKAZU TAKAYAMA
Deputado Federal – Relator da CPMI

NAURIDES BARROS
Secretário da CPMI

JOSÉ PINTO DE LUNA
Delegado de Polícia Federal

VI - RELATÓRIO DE DILIGÊNCIAS REALIZADAS NO ESTADO DO PARANÁ NOS DIAS 8, 9 E 10 DE SETEMBRO DE 2004

Integrantes:

Deputado Federal HIDEKAZU TAKAYAMA
Deputado Federal GIACOBO
Secretário NAURIDES BARROS
Delegado de Polícia Federal JOSÉ PINTO DE LUNA

Atendendo convite da Câmara Municipal de Foz do Iguaçu, esta CPMI realizou diligências naquela cidade entre os dias 8 a 10 de setembro de 2004.

No dia 8 os Deputados Takayama e Giacobbo acompanhados do Secretário Naurides estiveram reunidos na Câmara Municipal com os vereadores Ney Patrício e Edson Mezomo que foi o autor o requerimento que solicitou a presença da comissão naquela comuna. Na ocasião esteve presente toda a imprensa local que participou de uma coletiva dada em função da presença da CPMI que foi apurar denúncias colhidas através de noticiários, sobre ocorrências policiais que existem no âmbito de roubo de carros e desmanches.

No dia 9, os componentes da referida diligência, acompanhados por elementos da Polícia Federal, se dirigiram a Ponte da Amizade, localizada na divisa do Brasil com o Paraguai e lá fizeram contatos com os fiscais da Receita Federal e Policiais Rodoviários Federais e também Agentes da Polícia Federal que exercem suas funções naquele local, tendo os mesmos mostrado como atuam na fiscalização de carros e mercadorias que cruzam naquela ponte, tendo inclusive feito uma amostragem de como são abordados os motoristas no local. Também foi mostrado o sistema de câmaras que atuam ajudando a fiscalização dos carros que cruzam em direção aos dois países. A diligência se estendeu a dois desmanches chamados “PEÇAS USADAS DO ADEMIR”, localizado na Rua Di Cavalcante com Rua Espanha e ao “FERRO VELHO DO GAÚCHO”, localizado na Rua Fagundes Varela, 129, contando que não haviam irregularidades que pudessem chamar atenção dos diligentes. Ainda no mesmo dia foi feita uma visita ao comando da Polícia Rodoviária Federal daquela localidade que se prontificou a acompanhar os integrantes da diligência em uma visita programada para o dia 10 na cidade de Medianeira. Nos limites de Medianeira, já no dia 10, no posto da Polícia Rodoviária Federal, localizada na estrada, foi feita uma demonstração de como atuam os mecanismos implantados, em convênio com a FENASEG, para que sejam detectados veículos que foram roubados e que transitam em direção ao Paraguai.

É o relatório.

Brasília, 14 de setembro de 2004.

HIDEKAZU TAKAYAMA
Deputado Federal – Relator da CPMI

GIACOBBO
Deputado Federal – Membro da CPMI

NAURIDES BARROS
Secretário da CPMI

JOSÉ PINTO DE LUNA
Delegado de Polícia Federal

Anexo 2
Documentos Recebidos Pela CPMI

I - Documentos encaminhados pelo SINDIFUPI

Recebemos do SINDIFUPI - SINDICATO DA INDÚSTRIA DE FUNILARIA E PINTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO documentos contendo amplo estudo sobre as práticas ilegais das Seguradoras no mercado de reparação, apresentando as irregularidades cometidas e, em algumas ocorrências, as respectivas infringências legais, cujos títulos são os seguintes:

- 1) Credenciamento de oficinas reparadoras;
- 2) Uniformização e imposição de preços dos serviços de reparação;
- 3) Imposição pelas seguradoras do recondicionamento de peças que precisariam ser trocadas;
- 4) Imposição de condições relativas à documentação representativa das relações comerciais;
- 5) Imposição ao reparador de desconto de 25% a 40% no valor da franquia.
- 6) Criação de listras negras;
 - 7) Franquia;
 - 8) Venda de “salvados” com documentação;
 - 9) Danos materiais e pessoais;
- 10) Seguro perfil;
- 11) Fotos de veículos sucata, comercializados com documentação;
- 12) Matéria divulgada na Rede Globo em 25.03.02 “Jornal Nacional” acerca do uso de documentos de veículos considerados salvados;
- 13) Estudo sucata/fraude, sínteses e conclusões, publicados em jun/98 na revista da FUNENSEG;
- 14) Relação de veículos em oferta na internet para leilão;
- 15) Estudo realizado pela reguladora de sinistros (Molicar) em fev/02, informando que os documentos dos “salvados” contribuirão para “esquentar” outros veículos, alimentando o furto e roubo de veículos;
- 16) Resolução do CONTRAN estabelecendo a baixa do veículo com laudo de perda total;
- 17) Reportagens diversas sobre a máfia dos salvados;
- 18) Reportagens diversas com declarações falsas acerca de fraudes cometidas por consumidores;
- 19) Termo de declaração fraudulento, com a finalidade de negar sinistro;
- 20) Prova da dominação do mercado pelas Seguradoras;
- 21) Prova da imposição de preços e condições comerciais aos reparadores;
- 22) Prova da utilização de condições de reparação imprópria nos veículos dos consumidores;
- 23) Prova do direcionamento obrigatório dos terceiros às oficinas credenciadas, em desrespeito ao código de defesa do consumidor e o direito econômico;
- 24) Prova da utilização de peças não originais e usadas por imposição da seguradora, sem autorização do consumidor;
- 25) Prova do fechamento de milhares de empresas no setor econômico da reparação;
- 26) Prova do Tribunal de Justiça da existência de milhares de processos contra seguradoras;

- 27) Prova de emissão de notas fiscais em nome do consumidor sem o seu conhecimento e autorização. Notas fiscais emitidas com valores de peças omitidos. Prova de crime de sonegação fiscal;
- 28) Notícia crime por infração ao direito do consumidor, direito econômico e ordem tributária, apresentada pelo SINDIFUPI;
- 29) Prova das ações do Ministério Público Estadual contra as seguradoras em virtude das infrações ao direito do consumidor;
- 30) Pesquisa junto ao SERASA de algumas seguradoras;
- 31) Documentos que comprovam a elaboração de lista negra de consumidores que não concordam com as ilicitudes cometidas pelas seguradoras;
- 32) Prova da rede credenciada;
- 33) Prova de que o consumidor está sendo enganado pelas Cias de Seguro e obrigado a reparar o veículo somente na rede credenciada;
- 34) Manual de rotinas operacionais para rede credenciada da Real Seguros, onde no item 7, é determinado o uso de peças não originais;
- 35) Prova da Rede Credenciada Porto Seguro;
- 36) Informativo aos corretores, determinando o direcionamento somente para as oficinas credenciadas, contrariando o código de defesa do consumidor e o direito econômico;
- 37) Convocação da Itaú Seguros para reunião com a rede credenciada;
- 38) Relação das várias ações empreendidas às seguradoras em virtude das práticas ilícitas contra o direito do consumidor e econômico;
- 39) Prova de que as seguradoras induzem o consumidor a crer que existe pagamento de franquia obrigatória em caso de sinistro para atendimento do terceiro, economizando milhares de reais em indenização;
- 40) Prova da existência de sistema informatizado, elaborado pelas seguradoras com o objetivo de obrigar o reparador a adquirir peças não originais ou usadas;
- 41) Pronunciamento do presidente da FENASEG, onde é informado: “basicamente, porém o valor do seguro é determinado pelo grau de insegurança pública”;
- 42) Decisão da SDE, acatando a existência de provas concretas das práticas abusivas das seguradoras no mercado de reparação de veículos;
- 43) Seguro de perfil está sendo utilizado para negar indenização.
- 44) Correspondência do Presidente do SINDIFUPI, dirigida ao Exmo. Sr. Senador Romeu Tuma, solicitando convocar os representantes desse sindicato, para depoimento pessoal.

II - DOCUMENTOS ENCAMINHADOS PELO INMETRO

RTQ – INSPEÇÃO DE VEÍCULOS RODOV. AUTOMOTORES-RECUPERADORAS	Regulamento Técnico estabelece os critérios a serem seguidos por Organismos de Inspeção Credenciados pelo INMETRO para inspeção de veículos rodoviários automotores de sinistro.
---	--

Regulamento para o credenciamento de organismo – Norma nº NIT-DICOR-016, aprovada em agosto de 2003.	Esta norma estabelece as condições necessárias para concessão, manutenção, extensão, suspensão, redução e cancelamento do credenciamento de: a) organismos de certificação de sistema de gestão da qualidade (ISO 9000, QS 9000, AVSQ'94 e NBR 15100), de sistema de gestão ambiental, de produto, de pessoal, e de manejo de florestas; e b) organismos de inspeção, de treinamento e de verificação de desempenho de produto.
Procedimento para o credenciamento de organismos de inspeção – Norma nº NIT – DICOR – 009, aprovada em março de 2003.	Esta norma estabelece o procedimento a ser utilizado na concessão e manutenção do credenciamento aos organismos de inspeção.
Critério Geral para o credenciamento de organismo de inspeção – Norma nº NIT – DICOR –002, aprovada em junho de 2003.	Esta norma estabelece o critério geral que um organismo de inspeção deve atender para ser credenciado pela CGCRE/INMETRO e manter este credenciamento.
Documentos Básicos para credenciamento de Organismos de inspeção	Documento entregue a esta CPMI que relaciona todos os documentos necessários para realizar-se o credenciamento de Organismos de Inspeção, dentre os quais, Resoluções do CONMETRO, Portarias do INMETRO/MDIC, Portarias INMETRO, Resolução CONTRAN etc.
Resolução nº 24 – CONTRAN, de 21 de maio de 1998.	Estabelece o critério de identificação de veículos, a que se refere o art. 114 do Código de Trânsito Brasileiro.
Resolução nº 25 – CONTRAN, de 21 de maio de 1998.	Dispõe sobre as modificações e dá outras providências, previstas nos art. 98 e 106 do Código de Trânsito Brasileiro.
Lista de Organismos Credenciados	Lista retirada da página do INMETRO na internet dos organismos de inspeção credenciados.

Relatório de Material	Relatório de certificado de Segurança Veicular no período de 01.01.2000 a 21.05.2004
Relatório de Faturamento e Recebimento-Resumido.	Relatório de Faturamento e Recebimento no período de 01.01.2000 a 21.05.2004.
Organismos de inspeção Credenciados	Relação dos organismos de inspeção credenciados
Comunicação da Coordenadora-Geral da CGCRE/INMETRO	E-mail enviado pela Sr. Elizabeth dos Santos Cavalcanti, Coordenadora-Geral da CGCRE/INMETRO, aos Coordenadores de RENAVAL, visando otimizar e melhorar o controle da utilização dos Certificados de Segurança Veicular.
PRO 2639 CTV	Processo de Supervisão do CTV – Centro de Tecnologia Veicular aberto em 15.03.2002.
PRO 3200 CTV	Processo de Supervisão do CTV – Centro de Tecnologia Veicular aberto em 08.04.2003.
PRO 3814 CTV	Processo de Supervisão do CTV – Centro de Tecnologia Veicular realizado entre os dias 15 e 16.04.2004

III - DOCUMENTOS ENCAMINHADOS PELA CÂMARA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU

DOCUMENTO	RESUMO
Fax encaminhado pelo Vereador Ney Patrício.	Fax enviado a esta CPMI solicitando que a comissão efetuasse diligências naquele município em razão do alto índice de roubos e furto na região oeste do Paraná.
OFÍCIO Nº 339/2004 –GP, de 5 de agosto de 2004.	Ofício de autoria do Presidente da Câmara de Vereadores do Município de Foz de Iguaçu reiterando a solicitação de diligências naquela região.
Requerimento nº 041/2004, 25 de maio 2004.	Requerimento de autoria do Vereador Edson Mezomo solicitando à CPMI que realize audiência pública no Município de Foz do Iguaçu.

IV - DOCUMENTOS ENCAMINHADOS PELA FENASEG

DOCUMENTO	RESUMO
Apresentação à CPMI em 24.11.04	Dados básicos do pronunciamento.
Dossiê	Proposição de medidas p/ aperfeiçoar medidas relativas a veículos danificados.
Dossiê sobre as operações decorrentes das regulações de sinistros dos seguros do ramo automóvel.	Diversas informações sobre sinistros de automóveis.
Caderno de anexos ao dossiê sobre as operações decorrentes das regulações de sinistros dos seguros do ramo automóvel (2 volumes)	Legislação pertinente às regulações de sinistros e outros.
Notificação Extrajudicial impetrada pelo SINDIFUPI	Notificação Extrajudicial formalizada pelo SINDIFUPI protestando contra a apresentação de notas fiscais de peças à Seguradora, para fins de recebimento, pela oficina, do valor correspondente aos reparos de veículos aceitados.

V - DOCUMENTOS ENCAMINHADOS PELA

POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SÃO PAULO

DOCUMENTO	RESUMO
Cópia de inquérito policial	<p>inquérito policial nº 167/2003, 457/04 e 499/04.</p> <p>relação de pessoas que prestaram depoimentos/informações nos inquéritos a seguir identificados:</p> <p>inquérito 167/2003 – polícia civil do estado de s. paulo</p> <p>1) josé edjair silvério da silva – s.paulo 2) armando sabino dos santos – s.paulo 3) jorge luiz paio – fls. 11/13 – vol.1 - campinas 4) luiz antônio tonon – fls. 32/33 – vol.1 – s.paulo 5) celso bazeio – fls.171/73 – vol.1 – s.paulo 6) eduardo metne arnaut – fls. 220/22 – vol.1 – s.Paulo inquérito 457/04 – polícia civil do estado de s. paulo</p>

	<p>1) sylvio sérgio freitas valverde – fls. 338/39 – vol.2 - osasco</p> <p>2) roberto de oliveira brisola – fls. 340 – vol.2 - osasco</p> <p>3) cirilo bueno da silva neto – fls. s/n (final do vol.2) – s.paulo</p> <p>4) sylvio sérgio freitas valverde – fls. 475/76 – vol.3 - osasco</p> <p>5) abdones britto da silva – fls. 502/03 – vol.3 - osasco</p> <p>6) moacir marinho da silva - fls. 517/18 – vol.3 - itaquaquecetuba</p> <p>7) célia regina moura siqueira – fls. 523/25 – vol.3 – peruibe - sp</p> <p>8) abdones britto da silva – fls. 537/38 – vol.3 – osasco</p> <p>9) nildo josé soares cavalcanti – fls. 571/73 e 578 – vol.3 – s.paulo</p> <p>10) fabiana ribeiro martins – fls. 596/97 – vol.3 – s.paulo</p> <p>11) maria de lourdes nunes hiroki – fls. 734/35 – vol.4 – s.paulo</p> <p>12) edson faria (testemunha) fls. 748 - itaquaquecetuba</p> <p>13) dogomar pereira de souza – fls.803/5 – vol.4 -itaquaquecetuba</p> <p>14) maria das neves f. de matos – fls.960/63 – v. 5 - itaquaquecetuba</p> <p>15) cidnei zamora (testemunha) – fls.971/2 – v.5 - itaquaquecetuba</p> <p>16) anderson morales (testemunha) – fls.1003/5- v.6 - socorro</p> <p>17) antônio marcos da silva - fls.1008/10 – vol.6 - itaquaquecetuba</p> <p>18) francisco alves c. filho – fls.1017/18 – v.6 – mogi das cruces</p> <p>inquérito 499/04 – polícia civil do estado de s. paulo</p> <p>edson faria (testemunha) - itaquaquecetuba</p> <p>luiz carlos ferreira - suzano</p> <p>iris penna júnior - foá</p> <p>débora regina martins – mogi das cruces</p> <p>jair teodoro da silva - poá</p>
--	---

	<p>josé roberto fernandes de miranda – biritiba mirim</p> <p>josé carlos de jesus paixão</p> <p>mauro reinaldo ricardo – mogi das cruzes</p> <p>valdecir botelho júnior</p> <p>maria agunessu hadate – mogi das cruzes</p> <p>leandro souza carvalho - itaquaquecetuba</p> <p>silvia emy uchiyama - itaquaquecetuba</p> <p>leopoldo luiz jensen – mogi das cruzes</p> <p>rosemeire gerevini lemes ribeiro dos santos – mogi das cruzes</p> <p>levi d’oliveira - s.paulo</p> <p>arthur pinto de lemos júnior</p> <p>paulo penteado teixeira júnior – s.paulo</p> <p>maria aparecida novaes – mogi das cruzes</p> <p>ewerton de paiva – mogi das cruzes</p> <p>venício tinoco sardinha - itaquaquecetuba</p> <p>odair rogério santander - itaquaquecetuba</p> <p>marcelo ferreira vaz - itaquaquecetuba</p>
Dossiê	Diagnósticos e apresentação de sugestões de solução – furto e roubo de veículos
Cópias de peças inquérito policial	Cópias de peças do Inquérito de Itaquaquecetuba.

VI - DOCUMENTOS ENCAMINHADOS PELA SUSEP

(OFÍCIO SUSEP/COLEG Nº 214/04, DE 01.12.04)

DOCUMENTO	RESUMO
RELATÓRIO CONSOLIDADO SOBRE AS OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO ESPECIAL DE “SALVADOS”	Relatório realizado pelo Departamento de Fiscalização em decorrência de procedimento verificação especial de salvados nas Seguradoras que operam no ramo de automóveis objetivando diagnosticar os

	<p>procedimentos operacionais adotados por essas empresas para a regulação do sinistro do ramo automóvel caracterizados como perda total, incluindo os procedimentos adotados na venda e registro de salvados. Tal relatório conclui que as seguradoras adotam procedimentos satisfatórios na regulação de sinistros e atendem a legislação em vigor. Sugere, também, algumas padronizações de cunha formal para evitar poucas divergências encontradas entre os procedimentos adotados pelas Sociedades Seguradoras.</p>
<p>Denúncia formulada pelo Deputado Flávio Kayatt – Processo Originário. 15414.001543/2003-19</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Processos Apensados: 7. 15414.000959/2004-92 8. 15414.000960/2004-17 9. 15414.000961/2004-61 10. 15414.000962/2004-14 11. 15414.000963/2004-51 12. 15414.000964/2004-03 	<p>O Deputado Estadual do MS denunciou à SUSEP, em 31.03.2003, que após acionar sua seguradora, em virtude de ter tido seu veículo furtado, fora surpreendido pela acusação feita por um funcionário da WR Assessoria de Seguros, empresa prestadora serviço a Real Seguros S.A. contrata para localizar os veículos furtados, de estar tentando praticar um golpe contra a instituição de seguros. Tal procedimento não se encontra concluído. Seu último ato, datado de 05.11.2004, foi a intimação da Real Seguros para a mesma se pronunciar acerca das alegações produzidas pelo referido parlamentar estadual. De acordo com o parlamentar do estado do Paraná, tal esquema, montado até com documentos supostamente produzido pela da polícia boliviana, tentaria intimidar o segurado a não requerer seu prêmio de direito. A esse processo foram apensados outros procedimentos tratando, também, de não-recebimento do ressarcimento por parte das Seguradoras aos seus segurados em decorrência de furto de seus veículos.</p>

<p>Denúncia formulada pelo Sr. Carlos José de Almeida Coutinho</p> <p>- Procedimento nº 1545/2003 (Vol. I a VII)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Processos Instaurados: 6. 15414.001049/2004-27(Vol. I e II) 7. 15414.002198/2004-11(Vol. I a III) 8. 15414.002395/2004-22(Vol I e II) 9. 15414.003754/2004-69 10. 15414.100829/2004-59 	<p>A respectiva denúncia trata de levantamentos feito pelo Sr. Carlos José de Almeida em 28.03.2003 que revela possível esquema de emissão de apólices “frias” contra o BANCO RURAL S.A., RURAL SEGURADORAS S.A., RUTRA CORRETORA DE SEGUROS LTDA, BANCO SAFRA S.A. e CANÁRIAS CORRETORA DE SEGUROS LTDA, ensejando diversos depósitos bancários no BANCO SAFRA S.A. O referido processo, até o presente momento, encontra-se, de acordo com as informações fornecidas a esta CPMI, sem solução. Tal denúncia incorreu na instauração do Procedimento nº1545/2003, que deu origem aos outros cinco procedimentos, anteriormente elencados, contra as companhias acima mencionadas.</p>
<p>Circular SUSEP nº 200, de 9 de setembro de 2002</p>	<p>Dispõe sobre a identificação de clientes e manutenção de registros, a relação de operações e transações que denotem indícios de cometimento dos crimes previstos na Lei nº 9.613, de 3 de março de 1998, ou que com eles possam relacionar-se, a comunicação das operações financeiras e a responsabilidade administrativa de que trata aquela lei.</p>
<p>Circular SUSEP nº 269, de 30 de setembro de 2004</p>	<p>Estabelece, altera e consolida as regras e critérios complementares de funcionamento e de operação dos contratos de seguros de automóveis, com inclusão ou não, de forma conjugada, da cobertura de responsabilidade civil facultativa de veículos e/ou acidentes pessoais de passageiros.</p>
<p>Circular SUSEP nº 256, de 16 de junho de 2004</p>	<p>Dispõe sobre a estruturação mínima das condições contratuais e das notas técnicas atuariais dos contratos de seguros de danos e dá outras providências.</p>

VII - DOCUMENTOS ENCAMINHADOS PELO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO SÃO PAULO

DOCUMENTO	RESUMO
OFÍCIO Nº 617/04	Encaminhou cópia da Portaria nº 27/2004, referente a instauração de Procedimento Preparatório no Grupo de Atuação Especial de Controle Externo da Atividade Policial –

	GECEP.
CORRESPONDÊNCIA DE 09.08.04	Encaminhou cópia da Portaria nº 14/04, que deu início ao Procedimento instaurado no âmbito do MP de S.Paulo para apurar a razão da existência de um número expressivo de inquéritos policiais.

VIII - DOCUMENTOS ENCAMINHADOS PELO SINDIREPA

DOCUMENTO	RESUMO
Aditamento de Re-Ratificação da Ata de Assembléia Geral Extraordinária de 07.10.02.	Desmembramento das áreas de funilaria e pintura no Estado de São Paulo.
Cartilha orientativa para o setor de reparação de veículos	Orientações ao setor de reparação de veículos.
Tabela Tempária.	Cartilha contendo orientação ao Reparador.
Cartilha sobre Seguro Total	Coletânea de artigos publicados na imprensa sobre reparação de veículos, e outros.
Cartilha O que o Setor Representa na Reparação	Dados diversos sobre o setor de reparação.
Correspondência dirigida ao DD. Governador do Estado do Paraná.	Solicita devassa nos desmanches e lojas que se dedicam a esse comércio.
Caderno e disquete	Dados sobre a frota segurada, reparação, exigências do consumidor, e outros.
Diversos	Diversos documentos apresentados pelo Sr Wilson Bill, Tesoureiro do SINDIREPA/PR.

IX - DOCUMENTOS ENCAMINHADOS POR ÊNIO BIANCO - ADVOGADOS

DOCUMENTO	RESUMO
Dossiê	Diversas informações sobre a atuação das seguradoras no mercado de reparação de veículos sinistrado.

X - DOCUMENTOS ENVIADOS PELO DETRAN DO PARANÁ

OFÍCIO Nº 4172/04 –COOVE	Encaminhou a seguinte legislação: Lei Estadual nº 13.022/2000, que obriga a efetuar seu registro junto ao DETRAN/PR, os desmanches, as lojas de revenda das peças oriundas de desmanche e de reutilização de peças e componentes
--------------------------	--

	considerados inservíveis; Decreto 4130/2001, que regulamenta a Lei Estadual nº 13.022/2000; Portaria Conjunta DENATRAN e INMETRO Nº 01, de 26 de Novembro de 2002.
PORTARIA Nº 19/04 – DG	Determina que somente será aceito por aquele órgão como comprovante de peças e componentes usados de veículos, notas fiscais emitidas por estabelecimento credenciado junto ao DETRAN/PR
INFORMAÇÕES DO DETRAN/PR	Diversas informações produzidas pela Coordenadoria de Inteligência e Auditoria do Detran/PR acerca de diversos casos de adulteração de número de chassi de veículos.
OFÍCIO Nº 4162/04 – COOVE	Solicita ao Inspetor Geral de Arrecadação da Secretaria de Estado da Fazenda do Paraná que informe relação de todas as Empresas cadastradas naquele estado que atue nos diversos ramos relacionados com a atividade de desmanche.
CURSO PARA RECICLAGEM DE VISTORIADORES DO DETRAN/PR	A Coordenadoria de Registro de Veículo do DETRAN/PR (COOVE), responsável por coordenar a ação de vistoriar, registrar e licenciar veículos promoveu curso de reciclagem de seus funcionários, bem como despachantes credenciados, fabricantes de placas credenciadas e conveniadas.

XI - MATÉRIA DIVULGADA PELA IMPRENSA

DOCUMENTO	RESUMO
Recortes de jornais e impressão da Internet	Notícias sobre o tema da CPMI, divulgadas no O GLOBO, JB ONLINE, O DIA ONLINE, DIÁRIO DE SÃO PAULO, JORNAL DO COMÉRCIO (Recife), CORREIO BRAZILIENSE, O PARANÁ, GAZETA DO PARANÁ, JORNAL DE LONDRINA, JORNAL NACIONAL, e outros.

ASSINATURAS:

Senador ROMEU TUMA
Senador JOSÉ JORGE
Senador HÉLIO COSTA
Senador MOZARILDO CAVALVANTI
Senador JONAS PINHEIRO
Senador JOÃO RIBEIRO

Deputada MARIÂNGELA DUARTE
Deputado MUSSA DEMES
Deputado HIDEKAZU TAKAYAMA
Deputado JOÃO CAMPOS
Deputado GIACOBO
Deputado ROBSON TUMA
Deputado FRANCISCO APPIO
Deputado JOVAIR ARANTES
Deputado CARLOS WILLIAN