
A LEGALIDADE DAS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR COMO ÓBICE AO REGIME FISCALIZATÓRIO PREVISTO NO DECRETO-LEI N. 73 DE 1966

Thiago Loures Machado Moura Monteiro¹
Escola Superior Dom Helder Câmara (ESDHC)

Henrique de Almeida Santos²
Escola Superior Dom Helder Câmara (ESDHC)

Artigo recebido em: 05/08/2019.
Artigo aceito em: 12/09/2019.

Resumo

Este artigo tem por objetivo analisar a legalidade das Associações de Proteção Veicular e a incompetência da SUSEP para fiscalização, tendo em vista as diferenças existentes entre contrato de seguro e proteção automotiva, e ainda a necessidade de criação de uma autarquia para fiscalização das associações, tendo por base a legislação brasileira e decisão do STJ. Construída essa base, verifica-se que as associações têm fundamento na Constituição Federal de 1988, no Código Civil de 2002 e no enunciado 185 da III Jornada de Direito Civil e que a criação de uma autarquia para fiscalização se dá em razão do interesse público e da incompetência da

SUSEP para fiscalizar e regulamentar. O presente estudo foi desenvolvido com metodologia jurídico-teórica e raciocínio descritivo e explicativo, com técnicas de pesquisa bibliográfica, documental e estudo de caso. Concluiu-se que as associações são institutos jurídicos de direito privado, de acordo com o ordenamento jurídico brasileiro e que são indevidamente fiscalizados pela SUSEP, pelo que se faz necessária a criação de uma autarquia específica para fiscalização e regulamentação das associações.

Palavras-chave: associação; legalidade; seguro; SUSEP; incompetência.

¹ Mestre em Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável pela ESDHC. Pós-graduado em Direito do Trabalho e Previdenciário pela Universidade FUMEC. Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MINAS). Professor na ESDHC. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6841-9930> / e-mail: thiagoloures.adv@gmail.com.

² Graduando em Direito pela ESDHC. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8273-4523> / e-mail: henriquesantos_@outlook.com

LEGALITY OF VEHICLE PROTECTION ASSOCIATIONS AS AN OBSTACLE TO THE INSPECTOR REGIME ESTABLISHED ON THE LAW DECREE N. 73 OF 1966

Abstract

This article aims to analyse the legality of vehicular protection associations and SUSEP's incompetence to inspect them, seen the differences between insurance contract and automotive protection. It is needed to create an autarchy to inspect the associations, based on Brazilian legislation and STJ's decision. It is observed that those associations are substantiated by the 1988's Federal Constitution, by the 2002's Civil Code and by the 185th statement of the III Civil Law Journey. It is also worth noting that the creation of an audit autarchy is of public interest and SUSEP

is incompetent to inspect and to regulate associations. This study was developed under legal-theoretical methodology and descriptive and explicative thinking, with bibliographic research and documental techniques and a case study. We conclude that the associations are private right legal instruments according to the Brazilian legal order and are unduly inspected by SUSEP, for which is needed to create a specific autarchy to audit and regulate them.

Keywords: *Association; Legality; Insurance; SUSEP; Incompetence.*

Introdução

As Associações de Proteção Veicular são institutos civis de direito privado, com registro no Cartório Civil de Pessoas Jurídicas, que têm como finalidade a ajuda mútua entre os associados para proteção de veículos. Pautam-se no rateio mensal dos prejuízos de todos os associados visando reduzir o valor mensal quando comparado ao seguro privado. Sua atuação tem como fundamento o direito de livre associativismo presente no art. 5º da Constituição Federal de 1988, bem como no enunciado 185 da III Jornada de Direito Civil.

Na última década, é notório o desenvolvimento dessa nova sistemática no cenário brasileiro visando dar segurança aos proprietários de veículos automotores que não possuem condições de arcar com o seguro automotivo ou eram excluídos do serviço em razão dos estudos atuariais praticados pelas seguradoras. Contudo, diante do manifesto avanço dos serviços associativos, sua legalidade foi questionada, gerando demandas judiciais fundamentadas na venda de seguros sem a devida autorização administrativa.

Dessa maneira, diante do crescimento das associações e, consequentemente, do número de associados, além da proximidade do serviço prestado pelas associações e pelas seguradoras, houve um aumento em demandas judiciais propostas pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) questionando a legalidade das instituições privadas e a venda de “seguros piratas”. Por outro lado, aqueles que defendem a proteção veicular, dizem que o serviço está de acordo com a legislação vigente e, diante da natureza jurídica do contrato associativo, defendem que a SUSEP não teria competência para fiscalização, bem como não seria órgão legítimo para propor demandas judiciais ou autorizar a criação das instituições.

Lado outro, em decisão recente (Recurso Especial n. 1.616.359-RJ), o Superior Tribunal de Justiça reconheceu a ilegalidade das associações com fundamento na tipicidade do contrato. O Ministro OG Fernandes argumentou que o contrato se caracteriza de risco e não se enquadraria no quesito de ajuda mútua. Argumentou, ainda, que, no caso concreto julgado, a associação atuava de maneira indiscriminada, cobrando franquia e cobertura de danos provocados por terceiros e por eventos da natureza.

Não obstante, diante do crescimento do serviço de proteção automotiva e da falta de legislação específica para o serviço, dizem que é necessária a criação de um órgão regulamentador específico para que os serviços atendam a função social do contrato e não se submetam a fiscalização, indevida, da SUSEP. Nesse sentido, diante da discussão no âmbito cível-administrativo, indaga-se se contrato de proteção veicular confunde-se com o contrato de seguro devendo ser submetido ao regime de fiscalização da SUSEP.

Partiu-se da hipótese de que, diante do enunciado 185 da III Jornada de Direito Civil, combinado com os incs. XVII e XVIII do art. 5º da Carta Constitucional de 1988, as associações não se confundem com as seguradoras e, portanto, não estão submetidas à fiscalização da SUSEP, na forma do Decreto-Lei n. 73 de 1966. Ademais, em razão da citada distinção, a SUSEP seria incompetente para fiscalização e propositura de ações judiciais em face das instituições civis, com fundamento no Decreto-Lei n. 73 de 1966.

Todavia, com base na recente decisão do STJ e da incompetência da SUSEP, é necessária a criação de um ente regulamentador para fiscalização das associações privadas. Não obstante, a necessidade de regulamentação será analisada com base na definição do poder de polícia e os princípios norteadores da administração pública.

Necessário demonstrar que o contrato de proteção veicular, além de estar de acordo com o ordenamento jurídico, distingue-se do contrato de seguro e

que, dessa forma, a SUSEP, com base no Decreto-Lei n. 73 de 1966, não possui competência para fiscalizar e propor demandas em face das instituições privadas, gerando a necessidade de criação de um órgão específico para fiscalização e regulamentação das Associações de Proteção Veicular.

O presente estudo se justifica pela crescente utilização do serviço de proteção veicular e a falta de segurança jurídica causada pela fiscalização indiscriminada da SUSEP e com a ausência de legislação específica sobre o assunto. Em que pesem dispositivos normativos que indiquem a legalidade das associações, ainda não há entendimento unânime sobre a questão, pois há ações civis questionando sua legalidade e a atuação.

Quanto à metodologia de pesquisa, esclarece-se que, quanto à abordagem do problema, a presente pesquisa classifica-se como qualitativa. Quanto ao método de abordagem, classifica-se como indutivo. Em relação aos objetivos, a presente pesquisa se caracteriza como descritiva e explicativa. No que tange às técnicas de coleta, será utilizada pesquisa documental, incluindo leis, acórdãos e pareceres, pesquisas bibliográficas em livros e artigos científicos. Por fim, realizar-se-á um estudo de caso analisando um acórdão do STJ.

No decorrer do presente estudo serão apresentadas as definições dos contratos de seguro, bem como o processo de constituição e formação das seguradoras, na forma do Decreto-Lei n. 73 de 1966, bem como a definição do contrato de proteção veicular e o processo de formação e constituição das seguradoras na forma do Código Civil de 2002. Além disso, serão expostas as razões que justificam a incompetência da SUSEP para fiscalização das associações de proteção veicular, com fundamento no decreto que estabeleceu sua competência de atuação e a necessidade de criação de um órgão regulamentador das Associações de Proteção Veicular diante de sua atuação discriminada e a recente decisão do STJ.

1 Aspectos jurídicos do contrato de seguro de automóveis

1.1 Definição e constituição das seguradoras

O contrato de seguro, em sentido amplo, está legalmente previsto no art. 757 do Código Civil de 2002, que diz: “Pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados” (BRASIL, 2002). Portanto, evidencia-se o surgimento de duas figuras: de um lado, o segurador que tem por obrigação garantir o legítimo interesse do segurado, de outro, o segurado, que apresenta como contraprestação o pagamento do prêmio para que tenha seu interesse segurado.

Além da definição legal, há a definição doutrinária. Do entendimento de Kriger Filho (2000, p. 18) extrai-se a seguinte definição:

[...] é desta noção sociológica que se pode tirar a ideia de seguro como o contrato pelo qual o segurador se obriga, perante o segurado, mediante o pagamento de certa quantia, a lhe garantir a indenização dos prejuízos resultantes dos riscos previstos, um negócio que em nosso país, no ano de 1997, somente em arrecadação de prêmios, movimentou mais de dezoito bilhões de reais.

No caso do seguro de automóveis, o segurado, em regra, é o proprietário do veículo, e o segurador, uma seguradora devidamente constituída na forma da lei.³ Ademais, tratando-se do seguro de automóveis, o bem a ser segurado é, por consequência, o próprio automóvel. No entendimento de Silva (2012, p. 132), o contrato de seguro de automóveis tem por finalidade:

A transferência do risco existente na atividade econômica desenvolvida pelo segurado à sociedade especializada (seguradora), que se obriga, mediante certa contribuição em pecúnia avençada no contrato de seguro (prêmio), a garantir interesse legítimo segurável, relativo a bens ou pessoas contra riscos previstos no contrato.

Nesse diapasão, no seguro de automóveis propriamente dito, é necessário salientar que se trata de um negócio jurídico celebrado entre um particular e uma sociedade empresária destinada tão somente ao exercício da cobertura securitária mediante pagamento de um valor específico, denominado prêmio, que será avençado na celebração do contrato.

Portanto, em síntese, a partir dos conceitos legal e doutrinário, o contrato de seguro de automóveis pode ser definido como um contrato mediante o qual um particular, denominado segurado, na intenção de proteger seu veículo de eventuais riscos e avarias advindas da vida em sociedade, compromete-se a pagar uma quantia preestabelecida em contrato, denominada prêmio, para uma sociedade anônima, ou cooperativa, autorizada em lei, denominada seguradora, que garantirá o interesse do particular na proteção de seu veículo. Tratando-se, evidentemente, de uma relação bilateral.

Conforme anteriormente mencionado, as seguradoras para atuar no cenário brasileiro necessitam estar atentas ao disposto no Decreto-Lei n. 73 de 1966. Assim, devem, em primeiro lugar, estar constituídas na forma de sociedade

³ Art. 757, parágrafo único do Código Civil de 2002.

anônima⁴ ou cooperativa⁵, de acordo com direito comercial societário brasileiro. Ademais, na forma do art. 36, *a*, do Decreto-Lei n. 73 de 1966, as sociedades constituídas devem submeter seu pedido de autorização à Superintendência de Seguros Privados, que deve processar os pedidos e remetê-los ao Conselho Nacional de Seguros Privados, tendo em vista a submissão ao poder público.

Sendo assim, cabe à SUSEP coordenar a maneira como as seguradoras serão constituídas. A Circular SUSEP n. 529/16 dispõe a forma de constituição em seu art. 3º:

Art. 3º Os interessados na constituição, autorização para funcionamento, alteração de controle societário, reorganização societária, redução do capital social e cancelamento da autorização para funcionamento de sociedades seguradoras, de capitalização, resseguradoras locais e entidades abertas de previdência complementar devem protocolar requerimento de autorização prévia na Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, direcionado à coordenação geral responsável por registros e autorizações, identificando o responsável pela condução do projeto perante a SUSEP (SUSEP, 2016).

Outrossim, os anexos I a 28 da referida circular dispõem sobre os documentos indispensáveis para a formação e autorização de atuação das seguradoras. Em síntese, verifica-se que a constituição das seguradoras está diretamente vinculada às instruções normativas internas da Superintendência de Seguros Privados.

1.2 Superintendência de Seguros Privados

1.2.1 Definição e finalidade

A Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) é uma entidade autárquica, jurisdicionada ao Ministério da Indústria e do Comércio, dotada de personalidade jurídica de Direito Público, com autonomia administrativa e financeira⁶. É entidade integrante do Sistema Nacional de Seguros Privados, assim como o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); o Instituto de Resseguros do

⁴ A sociedade anônima é uma sociedade de capital. Os títulos representativos da participação societária (ação) são livremente negociáveis. Nenhum dos acionistas pode impedir, por conseguinte, o ingresso de quem quer que seja no quadro associativo. Por outro lado, será sempre possível a penhora da ação em execução promovida contra o acionista (COELHO, 2011, p. 211).

⁵ s cooperativas, normalmente, dedicam-se às mesmas atividades dos empresários e costumam atender aos requisitos legais de caracterização destes (profissionalismo, atividade econômica organizada e produção ou circulação de bens ou serviços), mas, por expressa disposição do legislador, que data de 1971, não se submetem ao regime jurídico-empresarial. Quer dizer, não estão sujeitas à falência e não podem requerer a recuperação judicial. Sua disciplina legal específica encontra-se na Lei n. 5.764/71 e nos arts. 1.093 a 1.096 do CC, e seu estudo cabe ao Direito Civil (COELHO, 2011, p. 211).

⁶ Art. 35 do Decreto-Lei 73 de 1966.

Brasil (IRB); os resseguradores; as sociedades autorizadas a operar em seguros privados e os corretores habilitados⁷.

Portanto, extrai-se que a SUSEP é uma autarquia Federal, dotada de personalidade jurídica de Direito Público, com competência fixada em lei e vinculada ao Sistema Nacional de Seguros Privados, jurisdicionada pelo Ministério da Indústria e do Comércio. Nesse sentido, a entidade é regida pelos princípios da Administração Pública, dentre eles o princípio da legalidade. O conceito jurídico do princípio da legalidade guarda-se na literalidade do art. 5º, II, da CF/88, ao afirmar que: “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” (BRASIL, 1988).

Dessa forma, a SUSEP somente pode ter atuação nas atividades que lhe foram previamente instituídas pelo decreto. A finalidade da Superintendência de Seguros Privados, de acordo com seu site institucional é “desenvolver os mercados supervisionados, assegurando sua estabilidade e os direitos do consumidor”. Para entender o termo “mercados supervisionados”, é necessário analisar a competência atribuída à autarquia no decreto que a instituiu. A competência está prevista no art. 36 do Decreto-Lei n. 73 de 1966, que diz ser competência fiscalizatória da SUSEP:

- a) processar os pedidos de autorização, para constituição, organização, funcionamento, fusão, encampação, grupamento, transferência de controle acionário e reforma dos Estatutos das Sociedades Seguradoras, opinar sobre os mesmos e encaminhá-los ao CNSP;
- b) baixar instruções e expedir circulares relativas à regulamentação das operações de seguro, de acordo com as diretrizes do CNSP;
- c) fixar condições de apólices, planos de operações e tarifas a serem utilizadas obrigatoriamente pelo mercado segurador nacional;
- d) aprovar os limites de operações das Sociedades Seguradoras, de conformidade com o critério fixado pelo CNSP;
- e) examinar e aprovar as condições de coberturas especiais, bem como fixar as taxas aplicáveis;
- f) autorizar a movimentação e liberação dos bens e valores obrigatoriamente inscritos em garantia das reservas técnicas e do capital vinculado (BRASIL, 1966).

Cumprido registrar que as autorizações da atuação da SUSEP são restritas às atividades de Sociedades Seguradoras, incluindo ainda as seguintes competências:

⁷ Art. 8º do Decreto-Lei 73 de 1966.

[...]

- g) fiscalizar a execução das normas gerais de contabilidade e estatística fixadas pelo CNSP para as Sociedades Seguradoras;
- h) fiscalizar as operações das Sociedades Seguradoras, inclusive o exato cumprimento deste Decreto-Lei, de outras leis pertinentes, disposições regulamentares em geral, resoluções do CNSP e aplicar as penalidades cabíveis;
- i) proceder à liquidação das Sociedades Seguradoras que tiverem cassada a autorização para funcionar no País;
- j) organizar seus serviços, elaborar e executar seu orçamento.
- k) fiscalizar as operações das entidades autorreguladoras do mercado de corretagem, inclusive o exato cumprimento deste Decreto-Lei, de outras leis pertinentes, de disposições regulamentares em geral e de resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), e aplicar as penalidades cabíveis; e
- l) celebrar convênios para a execução dos serviços de sua competência em qualquer parte do território nacional, observadas as normas da legislação em vigor (BRASIL, 1966).

Portanto, todas as atividades desenvolvidas na área de seguros, inclusive de automóveis, devem se submeter ao regime de constituição, fiscalização e organização desenvolvidos pela SUSEP. Dessa forma, por “mercados supervisionados”, entende-se todos aqueles que envolvem as atividades securitárias e de resseguros, incluindo-se as atividades de cobertura voltadas ao mercado de automóveis.

Em síntese, compreende-se que a finalidade da SUSEP é fiscalizar, controlar e regulamentar todas as atividades econômicas voltadas à área de seguro, resseguro e atividades securitárias em geral com o objetivo de assegurar a estabilidade do mercado e os direitos, tanto do segurador quanto do segurado.

2 A Associação de Proteção Veicular como entidade civil

2.1 Definição e constituição da associação

As associações, em sentido amplo, são entidades civis com natureza jurídica de direito privado, registradas no cartório civil de pessoas jurídicas, com previsão na Carta Constitucional de 1988 e no Código Civil de 2002. Na Constituição, há previsão normativa no art. 5º, XVII e XVIII, conforme texto a seguir:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade,

à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
XVII – é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;
XVIII – a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento (BRASIL, 1988).

Da leitura dos dispositivos constitucionais verifica-se que a liberdade de associação é plena, excetuando-se a possibilidade de associar-se para fins paramilitares. Extrai-se, ainda, que para criação das associações não se faz necessário requerimento de autorização, não havendo interferência estatal em seu funcionamento. Alexandre de Moraes assim define o direito constitucional:

É plena a liberdade de associação, de tal forma que ninguém poderá ser compelido a associar-se ou mesmo permanecer associado, desde que para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar, sendo que sua criação e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, vedada a interferência estatal em seu funcionamento, constituindo-se um direito que, embora atribuído a cada pessoa (titular), somente poderá ser exercido de forma coletiva, com várias pessoas (MORAES, 2017, p. 71).

No âmbito do direito civil, há a previsão da definição de associação no art. 53 do Código Civil de 2002, que dispõe: “Art. 53. Constituem-se as associações pela união de pessoas que se organizem para fins não econômicos” (BRASIL, 2002). Surgem, portanto, duas novas características das associações: trata-se de uma união de pessoas, denominadas associadas, e não há interesse econômico na atividade das associações.

Na doutrina, há a descrição das associações, conforme Bulos (2010, p. 588) diz: “Direito de associação é o direito público subjetivo que permite a coligação voluntária de algumas ou várias pessoas físicas, por longo tempo, com o propósito de alcançar objetivos lícitos, sob direção unificante”. Portanto, nesse sentido, o doutrinador entende que a associação é a união de pessoas, por um lapso temporal, com objetivos lícitos.

Ademais, tratando-se das associações civis, conforme dispõe o art. 53 do CC/02, indispensável que sejam organizadas para fins não econômicos. Com relação à disposição normativa de fins não econômicos, assim entendem Farias e Rosenvald (2009, p. 331):

[...] é preciso, entretantes, uma interpretação *cum grano salis* da referida norma. Veja-se que as associações podem (e, por que

não dizer, devem) ter ganho financeiro. No entanto, o eventual lucro obtido no exercício da atividade associativa será reaplicado na própria entidade, vedando-se a partilha entre os sócios. Logo, a Lei não veda o lucro nas associações, mas a sua divisão entre os associados. Equivale a dizer: o que não há nas associações é a persecução de lucro para a partilha entre os associados.

Portanto, a atividade associativa, em que pese não ter um fim econômico, pode vir a obter ganhos financeiros. Todavia, em caso de aferição de lucro, os associados não podem dividi-lo para fins de lucros pessoais do particular, é necessário que o valor obtido seja revertido em benefícios e em desenvolvimentos da própria instituição.

Além disso, evidenciam-se algumas características das associações: trata-se de uma reunião de pessoas, um negócio jurídico plurilateral, em que vários particulares se associam a uma entidade civil devidamente registrada no cartório competente, que possui uma direção unificante. Não possui finalidade econômica, embora possa aferir lucro, sem, contudo, dividi-lo entre os associados. Pode ser instituída para qualquer finalidade, desde que lícita, vedando-se a de caráter paramilitar.

Tratando-se de entidade civil com natureza jurídica de direito privado, a forma de constituição das associações está prevista no Código Civil de 2002, em especial no capítulo II, denominado “Das associações”, do título III denominado “Das pessoas jurídicas”. No art. 45 do CC/02, prevê-se o surgimento das associações:

Art. 45. Começa a existência legal das pessoas jurídicas de direito privado com a inscrição do ato constitutivo no respectivo registro, precedida, quando necessário, de autorização ou aprovação do Poder Executivo, averbando-se no registro todas as alterações por que passar o ato constitutivo (BRASIL, 2002).

Portanto, verifica-se que, o passo inicial para a existência de uma associação é o registro de seus atos constitutivos no cartório de registro das pessoas jurídicas. Em regra, não se faz necessária autorização do poder executivo para a constituição das associações, contudo, conforme dispõe o artigo, quando se fizer necessária a autorização do poder executivo, o registro das associações fica condicionado a respectiva autorização ou aprovação.

Dispõe ainda o Código Civil que a relação entre a associação e seus associados será regida de acordo com o estatuto, não havendo entre os associados direitos e obrigações recíprocos⁸. O art. 54 dispõe de assuntos obrigatórios que deverão constar do estatuto:

⁸ Art. 53, Parágrafo único do Código Civil de 2002.

Art. 54 Sob pena de nulidade, o estatuto das associações conterà:

- I – a denominação, os fins e a sede da associação;
- II – os requisitos para a admissão, demissão e exclusão dos associados;
- III – os direitos e deveres dos associados;
- IV – as fontes de recursos para sua manutenção;
- V – o modo de constituição e de funcionamento dos órgãos deliberativos;
- VI – as condições para a alteração das disposições estatutárias e para a dissolução.
- VII – a forma de gestão administrativa e de aprovação das respectivas contas (BRASIL, 2002).

Não havendo, pois, algum dos requisitos elencados no artigo, o estatuto poderá ser declarado nulo. Além disso, o Código prevê que entre os associados deverá haver igualdade de direito, em que pese tenha sido dada a possibilidade de o estatuto prever categorias com vantagens especiais⁹.

Constata-se que para a constituição de uma associação, é necessário, primeiramente, realizar a inscrição de seus atos constitutivos no Cartório de Registro Civil das Pessoas Jurídicas. Além dos atos constitutivos, ainda é necessária a redação de seu estatuto, que conterà as informações básicas da associação, como sua sede, finalidade, os requisitos para admissão, demissão e exclusão dos associados, as fontes de recursos e, ainda, o funcionamento de seus órgãos deliberativos. Maria Helena Diniz assim define os atos constitutivos e o estatuto:

O ato constitutivo da associação consiste num conjunto de cláusulas contratuais vinculantes, ligando seus fundadores e os novos associados que, ao nela ingressarem, deverão submeter-se aos seus comandos. Nele deverão estar consignados sob pena de nulidade: a) a denominação, os fins e a sede da associação; b) os requisitos exigidos para admissão, demissão e exclusão dos associados; c) os direitos e deveres dos membros componentes; d) as fontes de recursos financeiros para sua manutenção para evitar “lavagem” de dinheiro (Lei n. 9.613/98) e delitos disfarçados por atos benéficos; e) o modo de constituição e de funcionamento dos órgãos deliberativos; f) as condições para a alteração do estatuto e para a dissolução da entidade, dispondo sobre o destino do patrimônio social; g) a forma de gestão administrativa e de aprovação das respectivas contas. Logo, deverá ser constituída, por escrito, mediante redação de um estatuto, lançado no registro geral (CC,

⁹ Art. 55 do Código Civil de 2002.

arts. 54, I a VII, e 45), contendo declaração unânime da vontade dos associados de se congregarem para formar uma coletividade, não podendo adotar qualquer das formas empresárias, visto que lhe falta o intuito especulativo (DINIZ, 2012, p. 276).

Evidente, pois, que o estatuto é indispensável para o funcionamento da associação. Ademais, exceto quando expressamente previsto em lei, as associações não dependem de qualquer autorização executiva e não se submetem a qualquer tipo de fiscalização do poder público. Surge, portanto, uma nova característica das associações, são regidas por suas disposições estatutárias.

2.2 Associação de Proteção Veicular

2.2.1 Definição

As associações surgem da necessidade da população civil, que não era contemplada pelo serviço de seguros, em proteger seus veículos diante do alto índice de violência e insegurança pública. Diante disso, surgiu a ideia de, por meio do associativismo, ou seja, de uma reunião de pessoas, para dividir o valor gasto com os danos patrimoniais decorrentes dos sinistros automotivos, diminuindo o valor gasto para manutenção das avarias e garantido aos associados o direito de socorro mútuo.

No entendimento de Britto (2016, p. 3-4), assim se definem as Associações de Proteção Veicular:

[...] associações de proteção veicular, assim comumente referidas para dar conta das pessoas jurídicas de direito privado: a) que tenham por objeto social a tutela financeiro-coletiva de veículos dos respectivos associados; b) desprovidas de qualquer finalidade lucrativa por parte delas próprias, associações civis particulares. Mais precisamente, trata-se de entidades associativas privadas que se constituem com o fito de assumir, assim por modo coletivo, as consequências financeiras de eventuais furtos, roubos, incêndios ou então colisão de veículos automotores de propriedade particular. Eventos lesivos, portanto, da propriedade veicular que os respectivos associados detenham a título jurídico privado.

Portanto, verifica-se que as Associações de Proteção Veicular têm como objeto a proteção financeiro-coletiva de veículos dos associados e não possuem finalidade lucrativa. Contudo, quanto à finalidade lucrativa, há divergência doutrinária, uma vez que, no pensamento de Farias e Rosenvald (2009), as associações,

independentemente de sua finalidade, podem visar ao lucro, sem, contudo, reparti-lo entre os associados, devendo ser este investido na própria associação.

Corroborando com o pensamento de Britto o exposto por Silva e Reche (2014, p. 44), que definem como um meio de inclusão social:

Desta forma, como um meio de inclusão social, tem-se que as associações de proteção veicular, formadas por um grupo de pessoas (associados), com o mesmo intuito, qual seja, proteger seus veículos de fatores externos, que estejam fora do controle das suas vontades, promovem esta assistência por meio de contribuições e rateios mensais feitos pelos associados, dividindo os prejuízos destes.

Portanto, das definições apresentadas, é possível extrair conceitos em comum. As Associações de Proteção Veicular têm por finalidade a proteção do bem de seus associados, no caso, veículos, as contribuições se dão por rateio mensal de todos os prejuízos de todos os associados. Todavia, em que pese o conceito doutrinário, ainda se discute quanto à legalidade das Associações de Proteção Veicular.

2.2.2 Legalidade das Associações de Proteção Veicular

No universo jurídico, muito se discute sobre a legalidade das Associações de Proteção Veicular. A Superintendência de Seguros Privados, por meio de seu site institucional, classifica as proteções automotivas como “seguro pirata”, comercializado ilegalmente e sem a autorização da autarquia.

Todavia, aqueles que sustentam a legalidade das Associações de Proteção Veicular, baseiam-se principalmente no art. 5º, XVII e XVIII, da Constituição Federal. Além disso, alguns doutrinadores se apoiam no enunciado 185, objeto de discussão da III Jornada de Direito Civil, que estipulou:

185 – Art. 757: a disciplina dos seguros do Código Civil e as normas da previdência privada que impõem a contratação exclusivamente por meio de entidades legalmente autorizadas não impedem a formação de grupos restritos de ajuda mútua, caracterizados pela autogestão (BRASIL, 2002).

A respeito do enunciado, tece-se o respectivo comentário:

Percebe-se que o enunciado 185 autoriza grupos de ajuda restritos a prestação de serviços sob a forma de autogestão, permitindo desta forma a união de determinado segmento, como os caminhoneiros, a se unirem e ratearem todos os eventos acontecidos,

estes que, não foram aceitos pelas seguradoras (SILVA; RECHE, 2014, p. 46).

Portanto, com fundamento no enunciado, verifica-se que as associações são grupos de ajuda mútua com associados restritos que se utilizam da autogestão para suprimir a ausência de cobertura securitária para proteção de seus bens. Corroborando com o enunciado o disposto por Diniz (2012, p. 276, grifos da autora):

A associação (*Verein*) é um contrato pelo qual certo número de pessoas, ao se congregarem, coloca, em comum, serviços, atividades, conhecimentos, em prol de um mesmo ideal, objetivando a consecução de determinado fim não econômico (*Idealverein*) ou econômico (*wirtschaftliche Verein*), com ou sem capital, e sem intuíto lucrativos (CC, art. 53). Poderá ter finalidade: a) *altruística* (associação beneficente); b) *egoística* (associação literária, esportiva ou recreativa); e c) *econômica não lucrativa* (associação de socorro mútuo).

Nesse sentido, tanto no entendimento do enunciado 185 quanto da autora Maria Helena Diniz, as associações estão de acordo com o sistema jurídico brasileiro desde que se trate de um grupo restrito de ajuda, ou socorro mútuo, e não possuam finalidade lucrativa. Todavia, vale ressaltar que se tratando de finalidade econômica não lucrativa, não se impede que as associações tenham lucro, vedada tão somente sua repartição entre os associados do grupo.

Quando indagado sobre a licitude das Associações de Proteção Veicular, assim se manifesta Britto:

Sim! Considerando que tal objeto associativo não se enquadra no conceito legal de seguro, não há, no Ordenamento Jurídico brasileiro, qualquer óbice à organização associativa de proteção veicular privada. Incidindo diretamente ao caso a plena e constitucional liberdade de associação que vem altissonantemente estampada no inc. XVII do art. 5º da Constituição (BRITTO, 2016).

Pelo exposto, evidencia-se que a legalidade da proteção automotiva não é unânime no mundo jurídico. Por um lado, a autarquia responsável pela fiscalização das seguradoras entende que se trata de venda de seguros sem a devida autorização. Por outro lado, o direito de associação é um direito constitucional, e, diante das diferenças existentes entre o contrato de seguro e o de proteção automotiva não se trata de venda de seguro, mas de rateio entre associados que se reuniram para proteção de seus veículos.

O direito de livre associação é fundamental, vedando-se apenas a associação de pessoas para fins paramilitares. Não obstante, sendo distinto o contrato de seguro e o de proteção automotiva, não há qualquer vedação à formação das associações. Dessa forma, forçoso se concluir que as associações são legítimos institutos civis de direito privado.

Além disso, a fim de consolidar o entendimento acerca da legalidade das Associações de Proteção Veicular, está em pauta no Congresso Nacional o Projeto de Lei do Senado n. 356 de 2012, de autoria do Senador Paulo Paim, com a finalidade de acrescentar no art. 53 do Código Civil a previsão de os transportadores de pessoas ou cargas organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e à reparação de danos ocasionados a seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros. Todavia, o projeto ainda não foi submetido a votação pelo Congresso.

3 Diferenças entre o contrato de seguro e proteção automotiva

As Associações de Proteção Veicular decorrem de uma lacuna no mercado em razão da falta de cobertura securitária pelas tradicionais seguradoras que não vendem apólices a determinados grupos em razão de estudos atuariais ou vendem apólices com preços altos.

Nesse sentido, diversas são as diferenças aptas a justificar a ausência de identidade entre o contrato de seguro e o contrato de proteção automotiva. Em primeiro lugar, nota-se a distinção dos serviços em razão do sujeito que presta os serviços: as seguradoras, obrigatoriamente, devem ser sociedades anônimas ou cooperativas devidamente autorizadas a prestar o serviço pela Superintendência de Seguros Privados. Por outro lado, as Associações de Proteção Veicular devem ser constituídas na forma de associação devidamente registrada no cartório civil de registro das pessoas jurídicas.

Em decorrência do sujeito prestador dos serviços, surge uma nova diferença entre os contratos, o número de sujeitos que integram o negócio jurídico: no caso do contrato de seguro, trata-se de uma relação bilateral entre o segurado, interessado em segurar seu veículo mediante o pagamento de determinada quantia (prêmio) previamente estabelecida em contrato/apólice e a seguradora, interessada no lucro mediante a assunção do risco do veículo segurado. No caso das Associações de Proteção Veicular, há uma relação plurilateral entre todo o grupo de pessoas que se reuniu para proteção de seus bens, ora veículos, mediante

a repartição dos prejuízos de todo o grupo em determinado período, seja mensal, semestral, anual etc. A respeito do contrato de seguro, assim se manifestou Britto:

Do ponto de vista normativo ou da estrutura identitário-jurídica das coisas, o contrato de seguro veicula típica relação de troca. Uma relação em que a oferta da garantia implica a assunção do risco. Um elemento contramala a puxar o outro (sempre no pressuposto do pagamento do prêmio), mas sem que ambos figurem na mesma esfera jurídico-patrimonial. Pelo contrário: é pela outorga (remunerada) da garantia ao segurado que a seguradora passa a incorporar o risco ou dano potencial que pairava sobre o patrimônio jurídico do contratante. Dando-se, portanto, um verdadeiro câmbio de posições jurídicas entre os contraentes, a revelar núcleos patrimoniais estanques ou distintos (BRITTO, 2016).

Contrapondo com o contrato de seguro, o autor assim se manifesta sobre o contrato de proteção automotiva:

Já nas associações de proteção veicular, o caso é de uma pluralidade de relações jurídicas, todas elas enfeixadas na pessoa jurídico-associativa. Com o que se trata, na essência, de um complexo vínculo de mutualismo jurídico, pelo qual os associados conjugam esforços financeiros (via mensalidades ou rateios *ex post*) em torno da garantia dos interesses de todos. E por essa precisa ou exata razão comungam, todos eles, dos riscos sobre cada qual dos patrimônios garantidos. Numa frase, não há propriamente um liame contratual sinalagmático. O que se tem nas associações de proteção veicular são vínculos de sobreposição jurídica, a ter como ponto de unidade a figura da associação e por base normativa não um instrumento contratual, mas uma ordenação estatutária. Denotando-se, com isso, o entrelaçamento patrimonial entre todos aqueles que, voluntária e vaüdamente, venham a aderir aos quadros associativos privados (BRITTO, 2016).

Do discorrido pelo autor, extrai-se uma nova diferença entre os contratos, enquanto as seguradoras estão subordinadas às disposições normativas do Sistema Nacional de Seguros Privados, as Associações de Proteção Veicular se subordinam ao próprio estatuto, exercício de autogestão. Ademais, outra distinção entre as associações e as seguradoras está no modo de contratação dos serviços: nestas, a contratação se dá mediante assinatura de uma apólice constando as cláusulas gerais

dos serviços prestados. Naquelas, o associado assina um termo de responsabilidade mútua se submetendo ao estatuto.

Silva e Reche (2014), ainda a respeito das distinções, introduzem o pensamento a respeito do modo de utilização da verba paga pelo associado, no caso da proteção automotiva, ou do segurado, no caso do contrato de seguro. Assim se manifestam:

Outro exemplo da distorção das alegações das Seguradoras são as famigeradas reservas, essenciais no seguro para a garantia dos segurados que pagam o prêmio antecipadamente para, depois, se ocorrido o sinistro, pagar a indenização. Cumpre notar que a medida que desaparece o risco – venceu o prazo do seguro – a reserva é liberada, podendo ser livremente utilizada no negócio. Na proteção automotiva, a apuração do prejuízo precede ao pagamento do rateio e, feito este, os valores são divididos e quando arrecadados, são imediatamente utilizados na liquidação dos prejuízos, de tal forma que, ao se falar em reservas, elas seriam constituídas, no momento exato de sua liberação, o que seria, sem dúvida, um contrassenso (SILVA; RECHE, 2014, p. 45).

Sendo assim, no entendimento dos autores, enquanto as seguradoras condicionam a indenização pelo sinistro ocorrido ao pagamento prévio do prêmio estipulado em contrato, ou seja, formam uma reserva como espécie de garantia, as associações repartem os prejuízos e no momento em que o associado paga sua quota, a verba é destinada à liquidação dos prejuízos de todos os associados.

Portanto, diante das diferenças entre os dois contratos, de proteção automotiva e de seguro automotivo, é notório que não há identidade entre os serviços prestados pelas seguradoras e pelas associações. Sendo assim, não devem se submeter ao mesmo regime jurídico, especialmente no âmbito administrativo fiscalizatório, uma vez que são serviços distintos, operados por instituições distintas.

3.1 Incompetência da SUSEP para fiscalização das Associações De Proteção Veicular e a necessidade de criação de uma agência regulamentadora

Conforme previamente discorrido, a Superintendência de Seguros Privados é uma autarquia federal e apresenta sua competência expressamente prevista em lei, em especial controle e fiscalização dos mercados de seguro, previdência privada aberta, capitalização e resseguro e ainda as atribuições previstas no art. 36 do

Decreto-Lei n. 73 de 1966. Nesse sentido, possui competência para fiscalização somente das áreas voltadas ao mercado de seguro.

A atuação da SUSEP para criação e fiscalização das seguradoras está diretamente ligada à atuação administrativa do poder de polícia. Nos ensinamentos de Justen Filho (2012, p. 393), o poder de polícia é classificado da seguinte maneira: “O poder de polícia administrativa é a competência administrativa de disciplinar o exercício da autonomia privada para realização de direitos fundamentais e da democracia, segundo os princípios da legalidade e da proporcionalidade”.

Contudo, ainda que a SUSEP tenha competência para exercer o poder de polícia, esta está vinculada exclusivamente às sociedades anônimas e cooperativas que veiculam seguros privados previamente autorizados pela própria autarquia. Sendo assim, quando fiscalizam Associações de Proteção Veicular que são institutos civis e não vendem seguros, caracteriza-se o abuso de poder. Portanto, verifica-se o vício quanto à incompetência do sujeito, assim definido por Di Pietro (2017, p. 321):

Visto que a competência vem sempre definida em lei, o que constitui garantia para o administrado, será ilegal o ato praticado por quem não seja detentor das atribuições fixadas na lei e também quando o sujeito o pratica exorbitando de suas atribuições. Nos termos do art. 2º da Lei n. 4.717/65, a incompetência fica caracterizada quando o ato não se incluir nas atribuições legais do agente que o praticou.

Nesse sentido, tendo em vista que as Associações de Proteção Veicular e as seguradoras possuem distinções claras no modo da prestação de seus serviços, bem como no modo de constituição, o Decreto-Lei n. 73 de 1966 ou qualquer outra lei federal não ampliaram a competência da SUSEP para fiscalizar as Associações de Proteção Veicular. Portanto, por não ter competência definida em lei, a Superintendência de Seguros Privados não é competente para fiscalização das associações. Tem-se, portanto, excesso de poder da autarquia federal, como diz Di Pietro (2017, p. 232):

Constitui, juntamente com o desvio de poder, que é vício quanto à finalidade, uma das espécies de abuso de poder. Este pode ser definido, em sentido amplo, como o vício do ato administrativo que ocorre quando o agente público exorbita de suas atribuições (excesso de poder), ou pratica o ato com finalidade diversa da que decorre implícita ou explicitamente da lei (desvio de poder).

Assim, os atos praticados pela SUSEP decorrentes dessa atividade serão considerados nulos.

Pelo exposto, verifica-se que as intervenções da autarquia do Sistema Nacional de Seguros Privados não são atos jurídicos válidos, eis que excedem sua competência prevista em lei. Nesse sentido, as Associações de Proteção Veicular não podem ser submetidas à fiscalização da SUSEP, uma vez que a autarquia é incompetente para tanto. Contudo, diante das recentes decisões dos tribunais, discute-se a necessidade de criação de uma autarquia própria para fiscalização das instituições.

Em que pese a legalidade das Associações de Proteção Veicular de acordo com o ordenamento jurídico brasileiro e sua não submissão ao Sistema Nacional de Seguros Privados, em especial à SUSEP, é necessário verificar sua atuação indiscriminada no mercado brasileiro. O julgado abaixo, do STJ, analisou a atuação da Associação Mineira de Proteção e Assistência Automotiva (AMPLA):

CIVIL E ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. PODER FISCALIZATÓRIO DA SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS – SUSEP. PEDIDO DE INTERVENÇÃO DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE SEGUROS GERAIS, PREVIDÊNCIA PRIVADA E VIDA, SAÚDE SUPLEMENTAR E CAPITALIZAÇÃO – CNSEG, COMO TERCEIRO PREJUDICADO. INDEFERIMENTO. PRELIMINAR DE NÃO CONHECIMENTO DO RECURSO INTERPOSTO PELA SUSEP. ALEGAÇÃO DE AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO E DE AUSÊNCIA DE FUNDAMENTO SOBRE A PARTE DO RECURSO QUE SUSCITA A VIOLAÇÃO DO DISPOSITIVO DO ART. 535, II, DO CPC/1973. REJEIÇÃO. ALEGAÇÃO DA RECORRENTE – SUSEP DE OFENSA AO DISPOSITIVO DO ART. 535, II, DO CPC/1973. NÃO OCORRÊNCIA. ATIVIDADES DA ASSOCIAÇÃO MINEIRA DE PROTEÇÃO E ASSISTÊNCIA AUTOMOTIVA. CARACTERIZAÇÃO COMO PRÁTICA SECURITÁRIA. ARESTO RECORRIDO QUE CONCLUIU PELA OCORRÊNCIA DE UM “GRUPO RESTRITO DE AJUDA MÚTUA”. ENUNCIADO N. 185 DA III JORNADA DE DIREITO CIVIL DO CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL. INAPLICABILIDADE. VIOLAÇÃO DOS DISPOSITIVOS DOS ARTS. 757 DO CÓDIGO CIVIL/2002 E DOS ARTS. 24, 78 e 113 DO DECRETO-LEI

N. 73/1966. RECURSO ESPECIAL INTERPOSTO PELA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE SEGUROS GERAIS, PREVIDÊNCIA PRIVADA E VIDA, SAÚDE SUPLEMENTAR E CAPITALIZAÇÃO – CNSEG PREJUDICADO. RECURSO ESPECIAL INTERPOSTO PELA SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS – SUSEP CONHECIDO E PROVIDO (BRASIL, 2018).

Da análise do julgado extrai-se que a associação em comento, assim como algumas associações, atua indiscriminadamente no mercado em desconformidade com as normas que regem a atividade associativa no Brasil. Da leitura do voto do Ministro OG Fernandes, verifica-se que, no caso analisado, havia cobrança de uma espécie de prêmio, assim como o contrato de seguro, sem rateio mensal entre todos os associados.

Ademais, uma vez que não havia o rateio, não havia ajuda mútua entre os associados e não se configurava o grupo restrito de ajuda mútua conforme o enunciado 185 da III Jornada de Direito Civil disciplina. Dessa forma, a associação deixava de fornecer uma atividade associativa e fornecia um seguro irregular, vez que não vinculado ao Sistema Nacional de Seguros Privados.

Além disso, o ministro relata que havia cobrança de franquia, bem como seguro contra terceiros, em clara tipificação do contrato de seguro. Todavia, em seu voto, o ministro afirma a possibilidade de associação para rateio de despesas, conforme diz:

Inviável, destarte, afirmar a ilegalidade de toda e qualquer associação de pessoas unidas com o objetivo de ratear despesas diversas, apenas para assegurar a lucratividade e a competitividade das companhias seguradoras convencionais, em evidente cerceamento da autonomia da vontade e da liberdade de associação (BRASIL, 2018).

Nesse sentido, faz-se necessária a criação de uma autarquia reguladora para fiscalização das associações, tendo em vista a incompetência da SUSEP para fazê-lo conforme discorrido anteriormente, e a necessidade de dar maior segurança às associações e seus associados. Por meio de uma autarquia específica, é possível fiscalizar a atuação, a existência do rateio e do grupo restrito de ajuda mútua, bem como evitar a comercialização irregular dos seguros automotivos.

Nessa linha de pensamento, diz Rosa (2018):

[...] Porquanto, de um lado vemos a iniciativa social, amparada pelo diploma Constitucional, em seu art. 5º, inc. XVII, cumulado com o Código Civil Brasileiro, que admite a existência de

associações que tenham uma finalidade comum, constituídas pela união de pessoas que se organizem para fins não econômicos [...].

Ainda de acordo com a autora:

[...] Por outro, vemos a falta de fiscalização e a liberdade da iniciativa sendo deturpada por atuações mercantis e não sociais, ou seja, o exercício irregular da associação para obter lucro, ou até mesmo a falta de sustentabilidade que implica na instabilidade das associações (ROSA, 2018).

A criação de uma autarquia fiscalizadora se faz necessária em razão da supremacia e indisponibilidade do interesse público, conforme dito por Justen Filho (2012, p. 36):

A supremacia do interesse público significa sua superioridade sobre os demais interesses existentes em sociedade. Os interesses privados não podem prevalecer sobre o interesse público. A indisponibilidade indica a impossibilidade de sacrifício ou transigência quanto ao interesse público e é decorrente de sua supremacia.

Portanto, diante da supremacia do interesse público, a criação de um órgão fiscalizador e de regulamentação das Associações de Proteção Veicular se faz imprescindível para atender ao interesse dos associados, que em sua grande maioria são cidadãos não abarcados pelo contrato de seguro, mas que desejam proteger seu veículo. Todavia, diante da insegurança quanto ao modo de funcionamento e a regularidade das associações, milhares de brasileiros se veem prejudicados por serviços irregulares e que são vendidos ilegalmente.

4.2.1 Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais

Diante da inércia do poder público em aprovar o Projeto de Lei do Senado n. 356 de 2012, bem como em fiscalizar e regulamentar as associações, e diante do crescimento e atuação indiscriminada, em 4 de maio de 2016 algumas associações criaram uma nova associação denominada Agência Autorregulamentadora das Associações de Proteção Veicular no intuito de aperfeiçoar e fortalecer o movimento associativista.

Entre outras atuações, tal agência visa operar como uma regulamentadora das associações com seus associados, atuando para sanar os conflitos entre estes, estabelecendo valores éticos e morais no exercício da atividade associativa.

Além disso, visa informar o poder público sobre associações que trabalhem em desconformidade com a ideia do contrato de proteção automotiva, vendendo seguros de forma irregular, atuando como entidade fiscalizadora das associações.

Contudo, a entidade está atuando no exercício do poder de polícia, dever público e indelegável, não sendo competente para fiscalizar as associações. Por se tratar de uma questão de interesse público, faz-se necessário que a atividade de fiscalização das associações seja exercida por um órgão de natureza jurídica pública, a fim de evitar que interesses de caráter privado se sobreponham ao interesse da sociedade.

Conclusão

Diante do que fora discorrido, evidencia-se que as Associações de Proteção Veicular são institutos civis de direito privado que se pautam no rateio entre os associados dos prejuízos sofridos por todos os que estão em consonância com o ordenamento jurídico brasileiro. Ademais, embora apresentem semelhanças com a atividade prestada pelas seguradoras privadas, devidamente autorizadas pela SUSEP, o contrato de proteção automotiva é totalmente diverso do contrato de seguro.

Nesse sentido, por prestarem atividades diversas, conclui-se que as associações não se submetem ao Sistema Nacional de Seguros Privados, em especial, ao regime fiscalizatório da SUSEP. Dessa forma, todas as atividades exercidas pela SUSEP na tentativa de fiscalizar e regulamentar as associações são eivadas do vício de incompetência da autarquia para fiscalização.

Contudo, tendo em vista o crescimento da proteção automotiva e a ausência de fiscalização, algumas associações tendem a comercializar seguros irregularmente, como indicado pelo STJ na análise do Recurso Especial n. 616359 RJ 2016/0194359-4, o que acaba por prejudicar a população e as próprias instituições. Sendo assim, diante do interesse público e do esforço dos particulares na tentativa de fiscalizar as associações, verifica-se que é necessária a criação de uma autarquia destinada a fiscalizar as associações e assegurar os direitos dos associados na relação jurídica.

Referências

AAAPV – AGÊNCIA DE AUTORREGULAMENTAÇÃO DAS ENTIDADES DE AUTOGESTÃO DE PLANOS DE PROTEÇÃO CONTRA RISCOS PATRIMONIAIS. *Site institucional*. Disponível em: <<http://www.aaapv.org.br/>>. Acesso em: 08 set. 2019.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. *Decreto-Lei n. 73*, de 21 de novembro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/Decreto-Lei/Del0073.htm>. Acesso em: 08 set. 2019.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos.. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 10 set. 2019.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. *Lei n. 10.406, de 10 de Janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 08 set. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Processo – RES. 1616359-2016-0194359-4/RJ*. Relator: OG Fernandes. Brasília, 21 de junho de 2018. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/594805956/recurso-especial-resp-1616359-rj-2016-0194359-4?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 08 set. 2019.

BRITTO, C. A. O Regime Constitucional das Associações Civas. 19 de dezembro de 2016. *Parecer jurídico*. Disponível em: <<https://onedrive.live.com/?authkey=%21AL0dlbd7IG6zRms&cid=1F74C2C9313BAF47&id=1F74C2C9313BAF47%213521&parId=1F74C2C9313BAF47%213522&o=OneUp>>. Acesso em: 08 set. 2019.

BULOS, U. L. *Curso de Direito Constitucional*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

COELHO, F. U. *Manual de Direito Comercial Brasileiro*. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

DI PIETRO, M. Z. *Direito Administrativo*. 30. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

DINIZ, M. H. *Curso de Direito Civil Brasileiro: Teoria Geral de Direito Civil*. 29. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

FARIAS, C. C.; ROSENVALD, N. *Direito Civil: Teoria Geral*. 8. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

KRIGER FILHO, D. A. *O contrato de seguro no Direito brasileiro*. Rio de Janeiro: Frater et Labor Edições Ltda., 2000.

JUSTEN FILHO, M. *Curso de Direito Administrativo*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

MORAES, A. *Direito constitucional*. 33. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

ROCHA, A. S. et al. *O dom da produção acadêmica: manual de normalização e metodologia da pesquisa*. Belo Horizonte: Escola Superior Dom Helder Câmara, 2016, 120 p. Disponível em: <<http://domhelder.edu.br/uploads/pesquisa/domdaproducaoacademica.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2019.

ROSA, I. L. Legalidade das Associações de Proteção Veicular no Cenário Jurídico Atual e a necessidade de regulamentação. *Destrinchando*, 26 mar. 2018. Disponível em: <<http://www.destrinchando.com.br/legalidade-das-associacoes-de-protecao-veicular/>>. Acesso em: 08 set. 2019.

SILVA, C. G. O.; RECHE, T. R. S. As diferenças entre as seguradoras e as associações de proteção veicular: um enfoque jurídico. *Letras Jurídicas*, n. 3, p. 44-49, fev. 2014. Centro Universitário Newton Paiva. Disponível em: <<http://npa.newtonpaiva.br/letrasjuridicas/wp-content/uploads/2015/06/LJ-0306.pdf>>. Acesso em: 11 set. 2019.

SILVA, M. C. *Contrato de Seguro de Automóveis: releitura à luz da nova principiolgia do Direito Contratual*. 1. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2012.

SUSEP – SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS. *Circular SUSEP n. 529 de 25 de fev. de 2016*. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=37483>>. Acesso em: 08 set. 2019.

SUSEP – SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS. *Site institucional*. Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menu/a-susep/apresentacao>>. Acesso em: 08 set. 2019.