La eliminación del DPVAT deja un vacío en la cobertura y asistencia a las víctimas.

Boletín N°:

Sep 16, 2025 BRASIL

El martes 9 de septiembre, la Cámara de Diputados celebró un debate conjunto entre la Comisión de Tránsito y Transporte y la Comisión para la Defensa de los Derechos de las Personas con Discapacidad para debatir el impacto de la abolición del DPVAT (Impuesto sobre la Transferencia de Vehículos). Diputados y expertos analizaron la historia del seguro, que durante casi 50 años ha indemnizado a las víctimas de accidentes de tránsito, y los desafíos para mantener la protección de las víctimas tras la suspensión del DPVAT en 2021.

El DPVAT, creado en 1974, comenzó como una póliza de seguro obligatoria para indemnizar a las víctimas de accidentes de tráfico, cubriendo fallecimiento, invalidez permanente y gastos médicos. Inspirado en modelos internacionales, se consolidó como un derecho de las víctimas durante casi 50 años. Seguradora Líder administró el seguro hasta 2021, cuando la gestión de las indemnizaciones de emergencia se transfirió a Caixa Econômica Federal, garantizando así la continuidad del pago a las víctimas.

Según Francisco Alves de Souza, miembro de la Junta Directiva de la Confederación Nacional de Aseguradoras (CNseg) y presidente de la Unión Nacional de Entidades de Previsión Complementaria Abierta (Sinapp), desde un principio, las grandes aseguradoras podían convertirse en accionistas de Seguradora Líder, recibiendo acciones proporcionales a su cuota de mercado, lo que les daba derecho a participar en la gestión y los beneficios del consorcio. «La aseguradora llegó a estar compuesta por unas seis aseguradoras», recordó.

En 2021, se suspendió la recaudación del DPVAT debido a fraudes y costos administrativos. La medida tuvo un impacto inmediato en el pago de indemnizaciones y la transferencia de recursos al Sistema Único de Salud (SUS), estimado en aproximadamente R$ 580 millones anuales. El Seguro Obligatorio de Protección a las Víctimas de Accidentes de Tránsito (SPVAT) se propuso como modelo complementario, pero la ley que lo recreó fue derogada en 2024, y en 2025, el seguro obligatorio permanece abolido, lo que continúa el debate sobre coberturas alternativas y prevención de accidentes.

“En mi opinión, el DPVAT fue una solución irrespetuosa. Al eliminarlo, eliminaron la posibilidad de que las personas con dificultades busquen ayuda en momentos de necesidad”, afirmó Toninho Wandscheer, diputado federal y presidente del Frente Parlamentario en Defensa de las Víctimas de Accidentes de Tránsito.

Para el congresista Hugo Leal (PSD-RJ), la eliminación del DPVAT debería ir acompañada de una reflexión más amplia sobre los impuestos vehiculares y la cultura aseguradora del país. “Si se debatiera sobre cómo abaratar los precios de los vehículos en el país, deberíamos eliminar el IPVA (impuesto vehicular), la tasa de matriculación y otras tasas y cargos que se pagan, y a veces los beneficios son evidentes de inmediato”, señaló. “Pero la cultura aseguradora del país carece de este sesgo hacia la concienciación pública”, reflexionó el congresista.

“Todos los estados se vieron sorprendidos por el fin del DPVAT en 2021, lo que puso fin a una ley que llevaba 50 años en vigor. En aquel momento, ni siquiera se contactó ni se consultó al Detrans ni a los estados para que aportaran sus opiniones”, declaró Abner Melo, director institucional de la Asociación Nacional de Detrans (AND). Melo cree que el DPVAT es un asunto de seguridad y que la gente debe comprenderlo.

Cuando estaba disponible, el programa recaudaba cerca de R$ 5,5 mil millones por año, y el 45% del valor se destinaba directamente al Sistema Único de Salud (SUS), mientras que la Secretaría Nacional de Tránsito (Senatran) recibía el 5% y el 50% restante se destinaba a compensaciones.

Según Letícia de Oliveira Cardoso, directora de Análisis de Enfermedades No Transmisibles del Ministerio de Salud, sin el 45% del DPVAT asignado al SUS, el ministerio ya no tiene acceso a este recurso, y todos los costos de atención médica recaen en el presupuesto general del sistema. “Esto ha tenido un impacto financiero: el SUS ha perdido un promedio de R$ 580 millones al año, una cantidad casi igual a la destinada a hospitalizaciones”, señaló.

Sin una cultura de seguros y sin políticas de prevención eficaces, la situación es alarmante. A nivel mundial, más de 1,2 millones de personas mueren cada año por lesiones de tránsito. Las principales víctimas son peatones, ciclistas y motociclistas. «Al clasificar las causas externas de mortalidad, las muertes por accidentes de tránsito son la segunda causa principal, solo superadas por los homicidios, y son la segunda causa principal entre los jóvenes», afirmó Letícia.

José Aurélio Ramalho, presidente del Consejo Deliberativo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), advirtió sobre la mala asignación de recursos destinados al tráfico y la necesidad de una mayor inversión en la prevención de accidentes. “El seguro DPVAT no cubre todos los costos de un accidente de tránsito”, afirmó, señalando que rescatar a una víctima de la vía cuesta un promedio de R$2.500, mientras que la atención de emergencia puede alcanzar los R$60.000. “Deberíamos destinar fondos del DPVAT a la atención de las víctimas o a la prevención de accidentes”, añadió.

El papel de los corredores de seguros en la protección de las víctimas del tráfico

Conocidos y reconocidos por su rol como protectores de las víctimas de accidentes de tráfico, los corredores operan en todo el país, brindando orientación y soporte técnico especializado. Según Germano Lenz, presidente de la Asociación de Corredores de Seguros de Brasil (DPVAT) y ConaSeg Paraná, esta función demuestra la importancia del corredor para la efectividad del seguro obligatorio.

“Siempre hemos estado a la vanguardia, ayudando a las víctimas a ejercer este derecho sin costo adicional. Este servicio humano especializado es parte de cómo DPVAT, al estar más cerca de sus víctimas, demuestra su eficacia”, enfatizó Lenz.

Lúcio Almeida, presidente del Centro de Defensa de las Víctimas de Tránsito (CDVT),

también destacó la importancia de los corredores de seguros en la asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico. Explicó que, cuando los corredores dejaron este servicio, uno de los aspectos más importantes para las víctimas, el proceso de asesoramiento se vio comprometido. “Gracias a los corredores de seguros, recibimos explicaciones paso a paso sobre cómo actuar”, señaló.

Source

Source: Cqcs

Link:
https://cqcs.com.br/noticia/extincao-do-dpvat-deixa-lacuna-na-cobertura-e-atendimento-de-vitimas/