

**Samuel  
de Jesus  
Monteiro  
de Barros**

Doutor em  
Administra  
ção pela  
IAE Borde  
aux/Fr, Es  
pecialista  
em  
Finanças e  
Tecnologia  
, Reitor do  
Ibmec RJ.

»[Linkedin](#)

**Com a maior parte da frota nacional sem qualquer cobertura, o Brasil finalmente regulamentou o modelo mutualista. A pergunta agora já não é se a proteção veicular pode coexistir com o seguro tradicional. A pergunta é: o que realmente vai acontecer quando a poeira baixar?**

Seria um elefante na sala ou apenas um carro sem seguro na garagem?

Há anos o mercado segurador repete uma estatística que virou paisagem: cerca de **70% da frota circula sem proteção alguma**, segundo a CNseg. O número é alarmante, mas raramente provoca ação concreta. Em 2024, o país tinha aproximadamente **123,9 milhões de veículos**, segundo Veloe e Fipe. Isso significa que algo próximo de **87 milhões** rodavam descobertos, uma das maiores lacunas de proteção patrimonial do mundo.

Foi nesse vazio que as Associações de Proteção Veicular (APVs) cresceram nas últimas duas décadas. Cresceram rápido, de forma capilar, e por muito tempo **sem autorização, sem supervisão e frequentemente sem reservas suficientes** para honrar compromissos. A Lei Complementar nº 213, sancionada em 15 de janeiro de 2025, chegou para mudar esse cenário ou pelo menos para reescrevê-lo.

Mas O que a LC 213/2025 fez, e o que definitivamente não fez?

Antes de entrar no mérito da discussão, é preciso dizer o que a lei é, e o que ela não é. A LC 213/2025 não legalizou as APVs no sentido de simplesmente apertar um carimbo e dizer "podem continuar". Ela fez algo mais cirúrgico e, dependendo do ângulo de análise, mais radical, pois, criou a categoria jurídica da **Proteção Patrimonial Mutualista**, e colocou sua operação sob a supervisão da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP).

O artigo 9º da lei foi direto ao ponto, ao apontar que, as entidades que, na data da publicação, estivessem realizando atividades de proteção patrimonial sem autorização da SUSEP teriam 180

dias para escolher entre cadastrar-se junto ao órgão regulador ou encerrar suas atividades. O prazo para o cadastramento inicial expirou em julho de 2025. Dados da SUSEP apontam que mais de 2.200 associações concluíram o processo de registro obrigatório, o que indica dimensão relevante do setor, e a magnitude do trabalho regulatório que ainda está por vir.

A lei não é um cheque em branco para as APVs. É uma exigência de profissionalização sob pena de encerramento. A diferença é significativa.

Com isso, cria-se a administradora, uma figura que incomodou bastante o setor.

Um dos pontos mais controversos foi a criação das administradoras de operações, empresas autorizadas pela SUSEP para concentrar cobrança, regulação de sinistros e pagamento de indenizações. Isso significa que, no novo modelo, as associações perderam autonomia operacional, e muitas passaram a depender de terceiros para existir.

Juristas têm apontado que, nesse arranjo, o papel das associações se tornou secundário, gerando tensão entre entidades experientes e uma lei que, para alguns, representou menos formalização e mais reestruturação compulsória do modelo de negócios.

Há ainda o tema das multas. A SUSEP passou a ter poder para aplicar sanções que podem chegar a R\$ 35 milhões. Para um setor que historicamente operou à margem da regulação, isso representa uma mudança de patamar, não apenas legal, mas cultural.

Enquanto o debate em torno das APVs ganha volume, o seguro automotivo tradicional segue sendo o maior ramo individual do mercado segurador brasileiro em termos de prêmios de danos. Em 2024, o ramo encerrou o ano com arrecadação de R\$ 57,66 bilhões, crescimento de 3,2% frente a 2023, representando 42,5% dos prêmios dos seguros de danos no país, conforme dados da SUSEP divulgados pelo IRB+Inteligência. No primeiro semestre de 2025, o segmento acumulou R\$ 28,9 bilhões, alta de 5,9% frente ao mesmo período de 2024, segundo a SUSEP.

São números expressivos. O problema é que esses números, por maiores que sejam, ainda descrevem um mercado que cobre apenas 30% da frota. O seguro auto cresceu em volume e a concentração também. Segundo dados do setor, grande parte dos veículos segurados está nos estratos de renda mais altos e nos modelos mais novos, onde o preço do seguro ainda representa uma fração aceitável do valor do bem. Para o motorista da periferia, para o microempreendedor que sustenta o negócio no carro popular de 2015, ou para os mais de 1,7 milhão de motoristas de aplicativo cadastrados no país, o seguro tradicional frequentemente não cabe no orçamento, e isso não é uma percepção, é uma barreira estrutural.

É esse o espaço que as APVs ocuparam. E é esse o espaço que a LC 213/2025 tenta reorganizar sem necessariamente resolver o problema de fundo.

Com isso tem-se o dilema do regulador: Incluir ou Proteger?

Toda regulamentação tardia enfrenta um dilema:

- proteger o consumidor, exigindo governança, compliance e reservas;
- ou preservar o acesso, evitando que o custo regulatório inviabilize quem atendia onde o mercado formal não chegava.

No caso das APVs, esse dilema é particularmente agudo. A regulação protege, mas custa. E custo, aqui, significa mensalidades mais altas, eliminação de pequenos players e possível redução da capilaridade regional construída ao longo de anos.

A SUSEP estima que pelo menos 20 administradoras e 5 cooperativas de seguros devem ser autorizadas no primeiro ano. São números modestos frente às 2.200 entidades cadastradas, sugerindo um processo de consolidação intenso, com fusões, encerramentos e reconfiguração do

setor.

Contudo, me sinto obrigado a levantar uma pergunta errada que o mercado tradicional segurador está fazendo: “seriam as APVs concorrentes ou complementares?”

A SUSEP projeta que a formalização pode trazer 8 milhões de novos veículos para a frota protegida. É uma aposta razoável. Mas apostas sobre comportamento de mercado em contexto de regulação tardia exigem humildade histórica.

O debate sobre proteção veicular é, antes de tudo, um debate sobre inclusão financeira e educação para o risco. O brasileiro que opta por uma APV não está, necessariamente, fazendo uma escolha errada. Está fazendo a escolha possível dentro de um sistema que não lhe ofereceu alternativas adequadas.

A supervisão é necessária. A formalização é bem-vinda.

Mas nenhuma lei resolve o problema fundamental, onde grande parte dos brasileiros não entende a diferença entre uma apólice de seguro e um plano de proteção mutualista, nem sabe avaliar a solidez financeira de quem oferece o serviço.

É aqui que a educação entra, mas não como árbitro entre seguradoras e APVs, mas como força de formação profissional, capacidade regulatória e pesquisa aplicada aos impactos reais da LC 213/2025 sobre o consumidor de menor renda.

O mercado de proteção veicular está em transição. As regras chegaram. Agora falta construir a cultura que fará essas regras funcionarem para quem mais precisa.

(30.03.2026)