

SEGURO OBRIGATÓRIO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE – DPVAT. UM ESTUDO DE CASO NO ESTADO DO PARANÁ.

Elvis Santos Da ROCHA
Osni Rafael De OLIVEIRA
Solange Cristina HORST

RESUMO: O seguro DPVAT ressarcir danos pessoais causados por veículos automotores a pessoas transportadas ou não, ocorrido em todo território nacional. O trabalho objetiva comparar o nível de conhecimento e informação da população que necessita de amparo por parte da seguradora que sofreu acidente de trânsito no Estado de Curitiba Paraná, período de 2013/2014, relação ao Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT e suas particularidades, assim como se sabem quais os documentos necessários para o requerimento do seguro? Quais os beneficiários? As coberturas? Os valores das indenizações e o período que se pode requerer o seguro? Demonstrar o número de vítimas geradas no Estado Paraná, identificarem a gravidade dos acidentes automobilísticos ocorridos e também verificar as iniciativas/ações por parte do poder público para a divulgação do seguro DPVAT. A concretização deste trabalho foi constituída por pesquisas bibliográficas, que sustentam a referencia teórico e norteiam a compreensão do tema no contexto social, dispondo o assunto em: surgimento e evolução do seguro; os principais tipos de seguro; a criação do veículo com propulsão automotor e o aparecimento do seguro DPVAT em função do grande aumento dos veículos automotores e os consequentes acidentes provocados no trânsito; base legal que regulamenta a operação do seguro DPVAT e suas recentes modificações. Realizar-se-á o levantamento de dados oficiais junto aos órgãos responsáveis por registrarem as ocorrências de acidentes de trânsito. Através de estudos revelará se o seguro DPVAT é conhecido plenamente pela população e se tem cumprido o seu papel social; os acidentes ocorridos nos anos de referencia se foram graves, lesões leves ou com mortes; se há ação do órgão público para a divulgação do DPVAT.

PALAVRAS-CHAVE: Veículos Automotores. Acidente de Trânsito. Seguro.

1 - INTRODUÇÃO

O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT é o seguro que indeniza os danos sofridos por pessoas, ocasionados em acidentes de trânsito. O seguro é obrigatório para todos os proprietários de veículos, de acordo com a lei 6.194 de 1974, a *posteriori*,

a Lei 8.441/1992, ampliou a indenização, com o objetivo de tornar mais efetiva ao fim que se destina.

A pesquisa proposta por este trabalho tem como finalidade evidenciar o Seguro Obrigatório – DPVAT no Estado do Paraná, medindo o conhecimento que a população que sofreu acidente automobilístico possui em relação às particularidades deste seguro.

No Brasil o seguro DPVAT tem a função de tornar mínimos os prejuízos causados por estes acidentes, pois não são todos que usufruí o direito por desconhecimento. E mesmo que algumas pessoas possuem informação sobre a existência do DPVAT, não conhecem com profundidade, a cobertura que este seguro fornece às vítimas de acidentes com veículos automotores.

Portanto, não se está livre do aumento dos acidentes de veículos automotores que se se alastrou por todos os continentes; dados de pesquisa realizada pelo Instituto Sangari mostram que o Estado do Paraná ocupa a ^a posição, entre as 100 maiores taxas de mortalidade em acidentes de trânsito em municípios com mais de 15 mil habitantes.

Diante deste cenário, surge um questionamento: qual o nível de conhecimento e informações sobre DPVAT da população que sofreu acidente de trânsito no Estado do Paraná no período de 2014 comparado com 2015?

Assim pretende-se comparar o nível de conhecimento e informações sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT das vítimas de acidentes envolvendo veículos automotores no Estado do Paraná no período de 2014 e 2015, verificando se houve uma evolução significativa. Além de demonstrar a quantidade de acidentes envolvendo veículos automotores e o número de vítimas geradas no Estado do Paraná, identificando a gravidade dos acidentes automobilísticos ocorridos no Estado do Paraná, e as iniciativas e ações por parte do poder público para uma maior divulgação do seguro DPVAT com a promoção de campanhas educativas e informativas.

Diante do que foi descrito presumiu-se que o tema é relevante para a população que possui ou não veículo automotor, pois abrange a todos que venham a sofrer, ou que sofreram acidentes envolvendo veículos.

Segundo Sergio Cavalieri Filho, pode se dizer que o seguro obrigatório deixou de ser caracterizado como um seguro de responsabilidade civil do proprietário, para se transformar em um *seguro social* em que o segurado é indeterminado, só se tornando conhecido quando da ocorrência do sinistro, ou seja, quando assumir a condição de vítima de um acidente automobilístico.

Objetivando contribuir com a comunidade em geral, deliberou-se sobre o tema para que este venha ser de utilidade pública para aqueles que necessitam de informações para pleitear seus direitos.

A Súmula 257 do STJ (Superior Tribunal de Justiça), que “a falta de pagamento do prêmio do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) não é motivo para a recusa do pagamento da indenização.” E com observância da Súmula 246 do mesmo dispositivo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 BREVE HISTÓRICO DO SEGURO

O seguro foi criado devido a necessidade do ser humano se proteger dos perigos, e acontecimentos imprevistos e perda de bens patrimoniais. Solução encontrada pelos povos da mesopotâmia, por volta do século XIII a.C., organizou-se em grupos, adotado pelas caravanas de camelos que atravessavam imensos desertos, que se uniam para suprir as perdas de camelos que ocorriam durante a viagem (SOUZA, 2007).

A *posteriori*, nos séculos com práticas que fundamentou o mutualismo, os gregos e fenícios que devido as suas atividades marítimas estarem sempre expostas a riscos de pirataria, incêndio, e naufrágios, se organizaram agrupando-se para formarem uma reserva de recursos, que seria utilizado para cobrir os prejuízos em caso de infortúnio (MANICA, 2010).

Segundo ALVES, (2005), no transpassar dos séculos e de técnicas de cálculos estatísticos e o surgimento das primeiras sociedades de seguro, aparece às operações de seguro propriamente ditas, no final do período da Idade Média.

Apenas no ano de 1347 em Gênova (Itália), surgimento de um primitivo contrato de seguro, e anos mais tarde, por volta de 1385 igualmente na Itália, só que na cidade de Pisa, surge a primeira apólice de seguro. (Cabral 2010)

Sendo eles voltados a cobrir riscos em torno da atividade de navegação, pois na época eram abundantes e muito arriscados. Com o grande incêndio ocorrido em Londres, no ano de 1666, com a destruição de mais de 13.000 (treze mil) casas, pois com o agravante de madeira e muito próximas umas das outras ajudou na propagação do fogo, foram destruídas também igrejas incluindo a catedral de St. Paul, e vários prédios públicos, pós está tragédia concluiu-se que os aglomerados urbanos aumentavam as possibilidades de ocorrerem graves desastres, motivo mais que suficiente para a criação do seguro contra incêndio (GOMES, 2004).

Anteriori, a chegada da família real portuguesa no Brasil só existia o seguro marítimo, pois única atividade securitária que as leis de Portugal permitiam ser praticadas em território brasileiro. *Posteriori*, a chegada da família real e abertura dos portos e liberação do comércio com outros países, fundadou-se a primeira seguradora do país, a Companhia de Seguros Boa Fé, que somente com a criação do Código Comercial Brasileiro, passou a disciplinar o seguro marítimo, surgindo novas seguradoras (SUSEP, 1997).

O seguro no Brasil passou a se expandir para novos ramos com a fundação da seguradora Argos Fluminense em 1845, que realizava seguros terrestres (SOUZA, 2007).

Com a industrialização devido a produção cafeeira no Brasil, inicia-se o interesse de seguradoras estrangeiras operar em mercado brasileiro, sendo que a primeira a se instalar foi a portuguesa Companhia de Seguros Garantia, posteriormente seguida por companhias britânicas, alemãs, suíças e norte-americanas. Em meados do século XX ocorre a criação do sindicato dos corretores de seguros, o sindicato das seguradoras e a regulamentação da profissão de corretor de seguros (AZEVEDO, 2008).

De acordo com AZEVEDO, (2008, p. 93) no mesmo período e com o intuito de proteger o mercado brasileiro, controlar e fiscalizar, são criados o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB-Re), o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), e a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP). Em 1971 com o objetivo de capacitar profissionais, “formando e habilitando corretores de seguros,” é criada a Fundação Escola Nacional de Seguros (Funenseg), favorecendo o aprimoramento do mercado segurador.

2.2 TIPOS DE SEGURO

No século XVII, ocorreu o lançamento das bases do seguro de vida, e com a Revolução Industrial se desenvolve os seguros terrestres, e no século XIX começa a se expandir para novos ramos, como por exemplo, acidentes pessoais, acidentes de trabalho, furto, roubo, entre outros (FERREIRA, 2004).

Ferreira (2004, p. 22), destaca que “a Holanda, em 1838, foi o primeiro país a incluir em sua legislação codificada dispositivos sobre os seguros terrestres.”

Desde então, surgiram inúmeras opções de seguro, e tem aumentado quanto mais a população cresce e se organiza.

As mais comuns, destacar-se-à:

1. Seguros de acidentes pessoais que oferecem coberturas para danos decorrentes de acidente súbito, externo e involuntário, causando lesões físicas ou morte;

2. Seguro de automóveis com finalidade de ressarcir perdas e danos ocorridos aos veículos terrestres automotores (colisão, incêndio e roubo) e cobrir também prejuízos causados a terceiros na relação contratual ou extracontratual;

3. Seguro incêndio este seguro oferece cobertura básica para danos causados por incêndios, queda de raios e explosão causada por gás empregado no uso doméstico e suas conseqüências tais como desmoronamento, impossibilidade de proteção ou remoção de salvados, despesas com combate ao fogo, salvamento e desentulho do local;

4. Seguro de vida, garante ao beneficiário ou ao próprio segurado, um capital ou renda determinados no caso de morte, ou no caso do segurado sobreviver a um prazo convencionado. O prêmio é calculado em função da idade do segurado e do capital por ele estipulado;

5. No Seguro de riscos diversos abrange várias modalidades e diversas coberturas em uma única apólice (multirrisco), sendo que a sua grande característica é a de cobrir perdas e danos materiais contra acidentes decorrentes de causa externa, com exceção dos expressos excluídos. É possível realizar, portanto, através de uma apólice as condições especiais variadas, seguro que alcance as modalidades de cobertura para as quais não haja condições gerais específicas. Exemplo comum é o seguro multirrisco residencial, que cobre incêndio, roubo, quebra de vidros, responsabilidade civil, e outros de acordo com o estipulado pela apólice;

6. Seguro obrigatório de veículos automotores (DPVAT) cobre danos físicos causados por automóvel ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, inclui-se entre estes os proprietários e ou motoristas dos veículos. Garante indenização pecuniária ao beneficiário por morte, invalidez e despesas com assistência médica hospitalar. As indenizações são liberadas por qualquer seguradora integrante do convênio DPVAT, e independe de prova de culpa ou identificação do veículo causador do sinistro (FENASEG, 2008).

2.3 REGULAMENTAÇÃO DO DPVAT

O seguro DPVAT inicial foi vinculado à teoria da culpa, e desde meados da década de 1960 passou por várias mudanças, até que com a lei 6.194/74 passa a ser vinculado à teoria do risco. O que fica evidenciado no art. 5º da referida lei é que: “O pagamento da indenização será efetuado mediante simples prova do acidente e do dano decorrente, independentemente da existência de culpa, haja vista ou não do resseguro, aboliu qualquer franquia de responsabilidade do segurado.”

De acordo com MARTINS, (2010), os valores das indenizações previstos na lei 6.194/74, que cobre os danos pessoais causados por veículos automotores resultante em morte são de R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), as vítimas que sobreviver, mas, no entanto apresentar invalidez os valores das indenizações pode variar de acordo com o tipo de lesão sofrida, que podem ser invalidez permanente, total ou parcial, esta última subdivide-se em invalidez permanente parcial completa ou incompleta, e para auxiliar nesta análise foi instituída pela Medida Provisória 451/2008 a tabela de danos corporais, usada com critério de especificação.

Conforme a tabela a quantia a ser paga em caso de invalidez permanente total, são os R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), ou seja, cem por cento sem nenhuma redução; já a invalidez permanente parcial completa ou incompleta terá os valores das indenizações definidos pela aplicação do percentual de perda sobre o montante total, o que resulta em quantia sempre abaixo dos R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), pois serão calculados pelos percentuais de 75% (setenta e cinco por cento) para perdas intensas; 50% (cinquenta por cento) para perdas médias; 25% (vinte e cinco por cento) para perdas leves e 10% (dez por cento) por sequelas residuais (MARTINS, 2010).

As indenizações consequentes do reembolso das despesas de assistência médica e suplementares terão direito ao valor de R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), é importante frisar que os dispêndios restituídos não poderão ultrapassar este montante, e essas despesas deverão ser todas comprovada por meio de notas fiscais, seja de hospitais, clínicas ou outras especialidades médicas particulares, sublinhado que os acidentados atendidos pela rede pública não farão jus a este ressarcimento (MARTINS, 2010).

Esses valores foram trazidos à lei 6.194/74 pelas medidas provisórias n. 340/2006 (Lei n 11.482/2007) e 451/2008 (Lei n. 11.945/2009) que modificou forma de calculo das indenizações, por exemplo, no caso de morte ou de invalidez a indenização deveria ser um montante de 40 (quarenta) salários mínimos vigentes, que seria um valor de R\$ 27.120,00 (vinte e sete mil e cento e vinte reais), com base no salário de R\$ 678,00 (seiscentos e setenta e oito reais), uma diferença de R\$ 13.620,00 (treze mil e seiscentos e vinte reais). O valor do reembolso de despesas de assistência médica e suplementares, seria de no máximo R\$ 5.424,00 (cinco mil e quatrocentos e vinte e quatro reais), o equivalente a 8 (oito) salários mínimos, contando com uma diferença de R\$ 2.724,00 (dois mil e setecentos e vinte quatro reais) do valor pago (MARTINS, 2009).

Segundo Martins (2009, p. 58) “[...] o governo ao editar a Medida Provisória n. 340/2006, optou por incorporar às normas valores então previsto na Resolução CNSP 151/2006, desconsiderando, [...] a fórmula prevista na Lei nº 6.194/74 e que se materializava na utilização do salário mínimo como parâmetro quantificador da indenização”, a ser paga.

Em casos de acidentes que geram vítimas fatais, terão direito à indenização os seus herdeiros legais, que a vigente lei aludiu aos citados pelo artigo 792 do novo código civil, “[...] o capital segurado será pago por metade ao cônjuge [...], e o restante aos herdeiros do segurado, obedecida a ordem da vocação hereditária.” Ou seja, os beneficiários em ordem vocacional poderão ser o cônjuge, os

descendentes, os ascendentes e na falta destes os colaterais, ou ainda na ausência de todos os anteriores, aquele qualquer que consiga provar que dependia economicamente do segurado. Nos demais casos em que a vítima sobreviver ao acidente, este é o beneficiário (MARTINS, 2010).

Além disso, o seguro exerce outra função social que é a contribuição com a manutenção da saúde pública e a política nacional de trânsito. Do total arrecadado pelo pagamento do seguro DPVAT, quarenta e cinco por cento são destinados ao Fundo Nacional de Saúde (FNS), para custear a assistência médica e hospitalar dos segurados vítimas de acidentes de trânsito e cinco por cento ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), para aplicação em programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito e os cinquenta por cento restantes recolhe-se à seguradora para o pagamento das indenizações disciplinado pelo decreto n. 2.867, de 8 de dezembro de 1998.

3 METODOLOGIA

A investigação utilizou-se abordagem qualitativa e quantitativa, com perfil retrospecto, na forma de levantar através de bibliografias, pesquisa em sítios (web), com base nas estatísticas da seguradora DPVAT, no Estado do Paraná selecionadas para a pesquisa, com base nos anos de 2013 e 2014, com apoio de observação da qual não houve intervenção do pesquisador na exposição. Considerando seus objetivos, esta pesquisa constitui-se do tipo prática, pois seu objeto de estudo se estabelece por uma situação social e por um problema encontrado em tal situação, buscando esclarecer a problemática observada na comparação do nível de conhecimento e informação da população envolvida em acidentes de trânsito no ano de 2013/2014, se as possuem sobre às peculiaridades do seguro DPVAT, na demonstração da quantidade de acidentes que ocorreram em tal período e apuração dos números de vítimas gerados, igualmente identificarem a gravidade dos acidentes que ocorreu no referido intervalo, bem como verificar quais foram as iniciativas e ações que visem a divulgação do seguro DPVAT e que são mantidas pelos órgãos governamentais competentes.

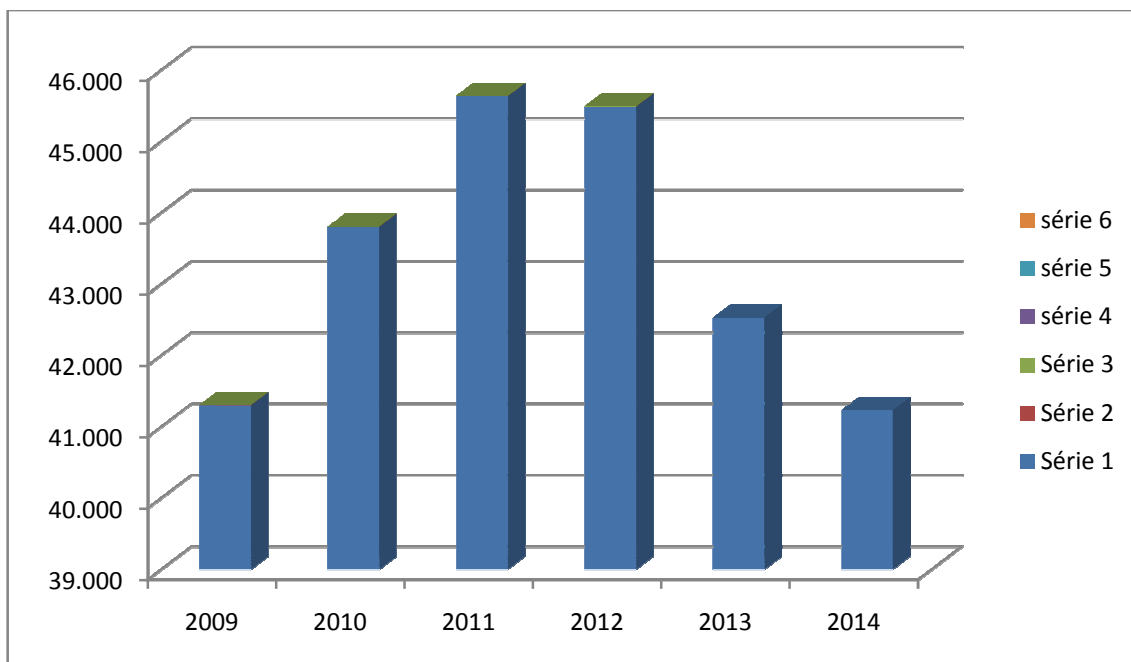
4 RESULTADOS, ANÁLISE E DISCUSSÃO

Este tópico apresenta os resultados levantados na pesquisa e a análise e discussão, os percentuais de acidentes em comparação populacional, frotas de veículos, pessoas envolvidas em acidentes de trânsito com mortes, ou seja, com vítimas fatais, vítimas não fatais nos anos de 2009 à 2014 no Estado do Paraná.

As estatísticas do DETRAN são sempre inferiores às do Ministério da Saúde, mas a proporção entre as duas ficou relativamente estável até 2011. Neste período, o número do DETRAN se manteve entre 51% e 60% do número do Ministério. Isto se deve ao fato que o DETRAN registrava somente como mortes os óbitos ocorridos no local do acidente. Outra estatística do Ministério da Saúde mostra que a proporção de vítimas fatais que falecem na via pública, isto é, no local do acidente ou a caminho do hospital, é somente da ordem de 50 a 55%. Pode se concluir disto que essas duas estatísticas do DETRAN e do DATASUS são coerentes. ()

4.1 ACIDENTES DE TRÂNSITO NO ESTADO DO PARANÁ - PERÍODO 2009 à 2014

DADOS	ANOS					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
População/Projetada	10.686.247	10.444.526	10.820.421	10.910.374	10.997.465	11.081.692
Frota	4.683.631	5.041.846	5.426.699	5.797.871	6.159.417	6.489.289
Acidentes Vítimas	41.301	43.800	45.635	45.486	42.532	41.264
Vítimas Fatais (1)	1.698	1.905	1.907	2.960	2.618	2.628
Vítimas não Fatais	54.073	56.907	59.358	59.345	55.602	53.959
Total de vítimas	55.771	58.832	61.265	62.305	58.220	56.587



ÍNDICES	ANO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Motorização (veículos 100 habitantes)	43,83	48,27	50,15	53,14	56,01	58,56
Mortos por 10.000 veículos	3,63	3,78	3,51	5,11	4,25	4,05
Mortos por 100.000 habitantes	15,89	18,24	17,62	27,13	23,81	23,71
Mortos por 100 Acidentes com Vítimas	4,11	4,35	4,18	6,51	6,16	6,37
Feridos por 1.000 veículos	11,55	11,29	10,94	10,24	9,03	8,32
Feridos por 10.000 habitantes	50,60	54,50	54,86	54,39	50,56	48,69

Vítimas por 100.000 habitantes	521,90	563,28	566,20	571,06	529,39	510,64
Vítimas por 10.000 veículos	119,80	116,69	112,90	107,46	94,52	87,20
Vítimas por Acidente	1,35	1,34	1,34	1,37	1,37	1,37
Acidentes com vítimas por 1000 veículos	8,82	8,69	8,41	7,85	6,91	6,36

CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS, NO ESTADO DO PARANÁ, POR CATEGORIA E FAIXA ETÁRIA - PERÍODO 2009 / 2014

CONDUTORES ENVOLVIDOS

2009	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%
SEGUNDO A HABILITADO										
47.821	42.629	-10,86	44.689	4,83	46.118	3,20	40.710	-11,73	46.240	13,58
CATEGORIA INABILITADO										
5.495	6.829	24,28	4.598	-32,67	4.764	3,61	2.780	-41,65	2.521	-9,32
PERMISSIONÁRIO										
4.112	3.770	-8,32	4.731	25,49	3.418	-27,75	2.627	-23,14	3.067	16,75
NÃO EXIGÍVEL										
3.246	2.651	-18,33	2.417	-8,83	2.373	-1,82	2.071	-12,73	1.825	-11,88
NÃO INFORMADA										
9.969	18.774	88,32	20.703	10,27	21.001	1,44	23.570	12,23	24.528	4,06
TOTAL										
70.643	74.653	5,68	77.138	3,33	77.674	0,69	71.758	-7,62	78.181	8,95
SEGUNDO A MENOS DE 18 ANOS										
1.505	1.851	22,99	1.636	-11,62	1.641	0,31	1.231	-24,98	1.050	-14,70
FAIXA ETÁRIA 18 A 29 ANOS										
25.489	27.630	8,40	28.112	1,74	27.972	-0,50	25.615	-8,43	26.588	3,80
30 A 59 ANOS										
30.435	34.196	12,36	36.586	6,99	37.308	1,97	35.386	-5,15	39.570	11,82
60 ANOS OU MAIS										
3.543	4.143	16,93	4.349	4,97	4.583	5,38	4.514	-1,51	5.314	17,72
NÃO INFORMADA										
9.671	6.833	-29,35	6.455	-5,53	6.170	-4,42	5.012	-18,77	5.659	12,91
TOTAL										
70.643	74.653	5,68	77.138	3,33	77.674	0,69	71.758	-7,62	78.181	8,95

O número de acidentes no Estado do Paraná nos anos de 2009 a 2014 declinou-se, e de acordo com o gráfico exposto, principalmente nos últimos 2 (dois) anos, acredita-se que o retrocesso de números de acidente é o fator de multas que

tem pesado no “bolso dos motoristas” e devido a Lei Seca do uso de álcool ao dirigir com penas gravíssimas e valores das multas aplicadas altíssimas.

O percentual de inabilitados envolvidos em acidentes é pequeno em consideração aos habilitados, porém, não é justificável não se habilitar para dirigir, pois o número de habilitado que dirige é bem grande no Estado do Paraná, e conseqüentemente os acidentes serão em maior proporção. De acordo com o gráfico de percentual exposto acima.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os objetivos foram alcançados. O resultado revelou que alguns indivíduos conhecem o Seguro DPVAT, porém este conhecimento é deficiente, ou seja, incompleto e bem superficial. Em relação a quantidade de vítimas apurou-se que para cada acidente que ocorreu no Estado do Paraná no período de referencia, este gerou em média (uma) vítima por acidente. A gravidade dos acidentes com análise das informações obtidas na pesquisa nos órgãos oficiais de registro das ocorrências, que a maioria dos acidentes resulta em ferimentos leves o que não acarreta associar estes eventos a acontecimentos graves. Neste ponto observa-se que é necessário aos indivíduos expostos à utilização de meios de transporte motorizado, terem a preocupação de se instruir acerca da direção defensiva, o que ajudaria a evitar muitos acidentes e contribuir com um trânsito mais seguro e tranquilo.

Raramente as pessoas declararam que tomaram conhecimento do DPVAT por meio de órgão público, o que mostra que não é dado o devido tratamento ao tema por este setor na divulgação do referido seguro, pois o pagamento do seguro é obrigatório dos veículos automotores, abrindo assim precedente para a atuação dos agentes seguradores na maioria dos casos intermediam o contato com o consórcio segurador responsável pela liberação do pagamento das indenizações, mediante o recebimento de percentual da indenização, recebida pela vítima de acidente de trânsito, e mesmo tendo conhecimento do direito esbarra na burocracia.

A priori a realização do trabalho, se deu de acordo com o que foi inicialmente projetado, esbarrando em entraves decorridos das limitações impostas. Houve a necessidade de adequar a delimitação do tema de estudo que primordialmente seria 2014 comparados com 2015, passando a compreender o período de 2013 comparado com 2014. Quem se interessar ao tema é de grande repercussão geral e

pouco explorado, pode ser debatido sob a ótica de diversas linhas de pesquisa, sob as várias áreas do conhecimento, no campo das ciências sociais.

REFERÊNCIAS

SUSEP. História do Seguro. Anuário estatístico da Susep 1997. Disponível em: www.susep.gov.br/. Acesso em: 18/06/2012.

FONTE: BPTRAN - P/3 Planejamento e C.T.I. Centro de Tecnologia e Informações
Polícia Militar do Paraná DPRF- Núcleo de Registro de Acidentes e
Medicina da Polícia Rodoviária Federal Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual
IBGE / IPARDES

WAISELFISZ, Julio Jacobo. Mapa da Violência 2012. Os novos padrões da violência homicida no Brasil. São Paulo, Instituto Sangari, 2012.

ALVES, Jorge Fernandes. A difusão da técnica actuarial e as primeiras companhias de seguro no Porto (século XIX). Revista da Faculdade de Letras/Historia Porto, III série, vol. 6, 2005, p.193-209.

ANDRADE, Selma Maffei de. JORGE, Maria Helena P. de Mello. Características das vítimas por acidente de transporte terrestre em município da região sul do Brasil. Revista de Saúde Pública. V.34. n 2. Abril 2000, p.149-56.

AZEVEDO, Gustavo Henrique W. de. Seguros, matemática atuarial e financeira. São Paulo: Saraiva, 2008.

BRASIL. Decreto nº 2.867, de 8 de dezembro de 1998. Dispõe sobre a repartição de recursos provenientes do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT. Brasília, DF, 9/12/1998. Disponível em: www.planalto.gov.br

CABRAL, Juscelino Rodrigues. Serviço social e o trânsito com ênfase no seguro DPVAT. Monografia (Graduação em Serviço Social) – UNIGRAN - Faculdade de Direito, 2010.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO PARANÁ. História do Trânsito Brasileiro. Material para pesquisa. Curitiba, 2006. Disponível em: www.educacaotransito.pr.gov.br/. Acesso em: 22/07/2012.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE RONDÔNIA. Anuário Estatístico de Acidente de Trânsito Rondônia. Porto Velho, 2010. Disponível em: WWW.detran.gov.br/. Acesso em: 30/11/2012

FARIA, Eloir de Oliveira. História dos transportes terrestres no mundo. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

FENASEG. Tipos de seguros – Ramos. Disponível em: www.fenaseg.org.br/. Acesso em: 25/06/2012.

FENASEG. Seguro DPVAT – Proteção para todos. Disponível em: www.fenaseg.org.br/. Acesso em: 26/07/2012.

FERREIRA, Moacir Zimmermann. Seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT). Monografia (Graduação em Direito)

UNIVALE – Universidade do Vale do Itajaí, Biguaçu, 2008.

GIL, Antonio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. 6ª Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GOMES, Rafael Theodoro Pacheco. Seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres – DPVAT. Monografia (Especialização em

Direito Processual Civil) – UCAN – Universidade Candido Mendes, Rio de Janeiro, 2004.

HOFFMAN, Maria Helena. CRUZ, Roberto Moraes. ALCHIERI, João Carlos. Comportamento Humano no Trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Cidades@. Disponível em: www.ibge.gov.br/. Acesso em: 15/05/2012. JUNKES, Maria Bernadete. Material de apoio de aulas. Universidade Federal de Rondônia, Cacoal, 2011.

LORENZON, Ademar Roque. Pimenta Bueno, um pouco de sua história – 2002. Disponível em: WWW.pimentabueno.ro.gov.br/. Acesso em: 25/07/2012.

MANICA, Laís. O contrato de seguro de vida. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

MARÍN-LEÓN, Leticia. Acidente de trânsito, um problema de saúde pública. Artigo. Universidade Estadual de Campinas Faculdade de Ciências Médicas da UNICAMP, São Paulo, 2003.

MARTINS, Rafael Tárrega. Seguro DPVAT: Seguro Obrigatório de Veículos Automotores de Vias Terrestres. Campinas, SP: Servanda Editora, 2009.

MATTA, Roberto da. Fé em Deus e pé na tábuca, ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

PRESTES, Maria Luci de Mesquita. A pesquisa e a construção do conhecimento científico: do planejamento aos textos, da escola à academia. 4. ed. São Paulo: Rêspel, 2011.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. A Modernidade sobre Rodas: Tecnologia automotiva, Cultura e Sociedade. São Paulo: EDUC, 2002.

SOUZA, Silney de. Seguros: Contabilidade, Atuária e Auditoria. 2 ed. Ver. e Atual. São Paulo: Saraiva, 2007.