



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I - CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**

WALKENEDY LIMA DE ARAÚJO

**O ATUAL MODELO DO SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT: UM ESTUDO SOCIAL
E ECONÔMICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO NA PERSPECTIVA DO
SEGURADO**

**CAMPINA GRANDE
2020**

WALKENEDY LIMA DE ARAÚJO

**O ATUAL MODELO DO SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT: UM ESTUDO SOCIAL
E ECONÔMICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO NA PERSPECTIVA DO
SEGURADO**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo)
apresentado a Coordenação do Curso de
Direito da Universidade Estadual da
Paraíba, como requisito parcial à obtenção
do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Me. Jimmy Matias Nunes

**CAMPINA GRANDE
2020**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

A663a Araujo, Walkenedy Lima de.
O atual modelo do seguro obrigatório DPVAT [manuscrito] :
um estudo social e econômico da prestação do serviço na
perspectiva do segurado / Walkenedy Lima de Araujo. - 2020.
28 p.
Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) -
Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências
Jurídicas , 2020.
"Orientação : Prof. Me. Jimmy Matias Nunes ,
Coordenação do Curso de Direito - CCJ."
1. DPVAT. 2. Responsabilidade civil. 3. Seguro. I. Título
21. ed. CDD 347

WALKENEDY LIMA DE ARAÚJO

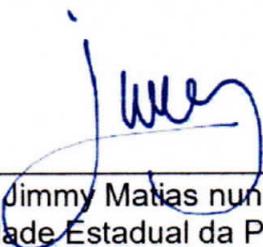
**O ATUAL MODELO DO SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT: UM ESTUDO SOCIAL
E ECONÔMICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO NA PERSPECTIVA DO
SEGURADO**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) apresentado a Coordenação do Curso de Direito da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

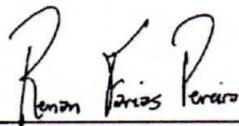
Área de concentração: Direito Civil – Responsabilidade Civil.

Aprovado em: 10/12/2020.

BANCA EXAMINADORA



Prof. Me. Jimmy Matias Nunes (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Me. Renan Farias Pereira
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS-CCJ
Prof. Laplace Guedes Alcoforado Leite de Carvalho
Diretor do CCJ (Insc. 122911)

Prof. Esp. Laplace Guedes Alcoforado Leite de Carvalho
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Em especial, atribuo todos os méritos deste trabalho ao Meu Senhor Jesus Cristo, porque sem Ele nada seria possível. Fonte eterna de inspiração.

A minha mãe Marlene e ao meu filho Artur, minha herança e meu legado, fontes de amor, presentes de Deus, DEDICO.

***Omnia vincit amor et nos cedamus
amori***

Virgílio

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 -	Quadro evolutivo das principais alterações legislativas.....	14
Tabela 02 -	Coberturas e quantum indenizatório.....	16
Tabela 03 -	Valor da indenização se aplicada a regra anterior.....	16
Tabela 04 -	Valor da indenização DPVAT corrigida pelo IPCA.....	17
Tabela 05 -	Tabela de danos corporais.....	18
Tabela 06 -	Categorias de veículos no seguro DPAVT.....	21
Tabela 07 -	Tabela dos prêmios tarifários 2020 / frota 2019.....	22
Tabela 08 -	Repasse obrigatório do Dpvat.....	22
Tabela 09 -	Recursos DPVAT x custo das internações no sus.....	23
Tabela 10 -	Repasse do DPVAT para sus e DENATRAN.....	23
Tabela 11 -	Valores dos prêmios tarifários.....	24

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
2	ASPECTOS GERAIS DO SEGURO DPVAT	10
2.1	Conceito de Seguro DPVAT e sua Natureza Jurídica.....	10
2.2	Aspectos Históricos do DPVAT.....	12
2.2.1	<i>Marcos Regulatórios do dpvat.....</i>	<i>13</i>
3	A INDENIZAÇÃO NO SEGURO DPVAT.....	16
3.1	Morte.....	17
3.2	Invalidez Permanente Parcial ou Total.....	17
3.2.1	<i>A Tabela de Danos.....</i>	<i>18</i>
3.2.2	<i>A Perícia Médica.....</i>	<i>19</i>
3.3	Reembolso das Despesas Médico Hospitalares (DAMS).....	20
4	O MODELO DE OPERAÇÃO DO CONSÓRCIO.....	20
4.1	A Seguradora Líder e o Consórcio DPVAT.....	20
4.1.1	<i>Valor do Prêmio e Classificação da Frota.....</i>	<i>21</i>
4.1.2	<i>A Arrecadação e Destinação dos Recursos.....</i>	<i>22</i>
5	FRAUDES INTERNA E EXTERNAS.....	24
6	METODOLOGIA.....	25
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	25
	REFERÊNCIAS.....	26

O ATUAL MODELO DO SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT: UM ESTUDO SOCIAL E ECONÔMICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO NA PERSPECTIVA DO SEGURADO

THE CURRENT MODEL OF MANDATORY INSURANCE DPVAT: A SOCIAL AND ECONOMIC STUDY OF THE PROVISION OF THE SERVICE FROM THE INSURED PERSPECTIVE

Walkenedy Lima de Araújo¹

RESUMO

Este artigo aborda a importância social e econômica do seguro DPVAT como instrumento de reparação da ordem pública pela política de redistribuição e ressocialização de renda como forma de mitigar o sofrimento das vítimas de trânsito no Brasil, como também auxiliar com repasse de verbas o Sistema Único de Saúde no atendimento às vítimas e contribuir para melhoria do trânsito por meio da reeducação para um trânsito mais seguro. O objetivo central é verificar se o atual modelo de gestão e funcionamento do seguro DPVAT atende aos anseios da sociedade, na medida em que presta um serviço social e economicamente essenciais e relevante. Daí vem o questionamento: O atual modelo do Seguro Obrigatório DPVAT atende de forma suficiente os fins sociais e econômicos para o qual foi criado? Apesar de ser uma temática que há muito tempo existe no arcabouço jurídico nacional, pouco se escreve a respeito, são escassas as publicações doutrinárias ou científicas sobre o tema, que se demonstra relevante cientificamente face a esta escassez de estudos análogos. O presente trabalho contribuirá para uma melhor compreensão científica do Seguro DPVAT, principalmente em relação a sua funcionalidade. Além disso, tem uma função social importante como redistribuidor de renda e como amenizador do custo social que cada acidente de trânsito causa ao país do ponto de vista trabalhista, previdenciário, econômico, e principalmente, humano. Diante das informações levantadas, conclui-se que a hipótese aventada está confirmada. O modelo atual do seguro DPVAT, não mais atende os anseios da população, e não atende mais os preceitos para o qual foi originalmente pensando. E diante do atual cenário securitário e econômico do país está com os seus dias contados. O modelo não se sustentará por muito tempo.

Palavras-Chave: Seguro Obrigatório, DPVAT, Acidente de Trânsito, Responsabilidade Civil

ABSTRACT

This article addresses the social and economic importance of DPVAT insurance as an instrument to repair public order through the policy of redistribution and resocialization

¹ Aluno de Graduação em Direito na Universidade Estadual da Paraíba – Campus I/Campina Grande
E-mail: kennedylima@bol.com.br

of income as a way of mitigating the suffering of traffic victims in Brazil, as well as assisting with the transfer of funds to the Unified Health System. Health care for victims and contribute to improving traffic through re-education for safer traffic. The main objective is to verify whether the current DPVAT insurance management and operation model meets the needs of society, as it provides a social and economically essential and relevant service. Hence the question: Does the current DPVAT Mandatory Insurance model sufficiently serve the social and economic purposes for which it was created? Despite being a theme that has existed for a long time in the national legal framework, little is written about it, there are few doctrinal or scientific publications on the subject, which are scientifically relevant in view of this scarcity of similar studies. The present work will contribute to a better scientific understanding of DPVAT Insurance, mainly in relation to its functionality. In addition, it has an important social function as an income redistributor and as a mitigator of the social cost that each traffic accident causes to the country from the point of view of labor, social security, economic, and mainly, human. In view of the information collected, it is concluded that the hypothesis suggested is confirmed. The current model of DPVAT insurance no longer meets the needs of the population, and no longer meets the requirements for which it was originally intended. And given the country's current economic and security scenario, its days are numbered. The model will not be sustainable for long.

Keywords: Compulsory Insurance, DPVAT, Traffic Accident, Civil Liability

1 INTRODUÇÃO

Seguro Obrigatório, ou simplesmente, DPVAT, é um seguro obrigatório de responsabilidade civil objetiva de danos pessoais causados pela circulação de veículos automotores em via terrestre ou por suas cargas transportadas, a pessoas transportadas ou não, que compreende às coberturas de morte, invalidez permanente e despesas médico-hospitalares. O seguro possui três pilares de efetividade, (i) indenizar às vítimas de acidente de trânsito no que diz respeito às sequelas físicas e psíquicas, (ii) ressarcir o Sistema Único de Saúde dos gastos com acidentes de trânsito, (iii) e promover a reeducação da população para um trânsito mais seguro.

De forma geral, o DPVAT é uma ferramenta de política pública de caráter assistencialista, um seguro de cunho social, na medida que tentar mitigar o sofrimento das vítimas de acidente de trânsito. O Brasil vem numa crescente populacional e de frota de veículos, possui uma malha viária de péssima condição e um grave problema de educação para o trânsito, o que eleva o número de acidentes ano após ano.

O atual modelo de gestão do DPVAT é administrado pela Seguradora Líder, que é composta por um conjunto de outras seguradoras. É uma empresa privada de capital aberto. Esta empresa arrecada todo volume bilionário dos recursos do DPVAT e faz os repasses legais para o SUS e Denatran, este último, responsável pelas campanhas de educação para o trânsito. Mas será que o atual modelo do Seguro Obrigatório DPVAT atende de forma suficiente os fins sociais para o qual foi criado? Buscou-se reunir dados e informações com o propósito de responder esse questionamento.

A hipótese aventada é de que o atual modelo do Seguro Obrigatório DPVAT não atende de forma suficiente a proposta para o qual foi instituído, ou seja, não atende aos anseios da parcela da população que sofre acidente de trânsito por veículo automotor de via terrestre, sendo maculada sua função social, seu caráter emergencial e alimentar, desperdiçando recursos que poderiam ser melhor utilizados e não cumpre o caráter de reeducação para um trânsito mais seguro, principais características deste seguro tão importante.

O objetivo da pesquisa é analisar se o atual modelo de gestão e operacionalização do seguro Dpvat cumpre com a função social para o qual foi instituído, identificando as possíveis falhas do serviço prestado a população, abordando aspectos sociais e econômicos que envolvem o seguro, analisando a norma pertinente e o funcionamento do consórcio como meio de prestação do serviço às vítimas e seus beneficiários, como também verificar a atuação de diversas entidades diretamente ligadas ao DPVAT.

É pertinente realizar uma pesquisa para verificar se o atual modelo do sistema DPVAT atende os objetivos para o qual foi instituído, levando-se em consideração a sua evolução nos últimos cinquenta anos, tendo em vista ter sofrido várias alterações normativas ao longo deste período, chegando inclusive a ser contestado no Supremo Tribunal Federal. Faz parte do sistema democrático a constante vigilância dos institutos e entidades que o compõe, e não poderia ser diferente com um seguro que cobre todos os brasileiros e que movimenta bilhões de reais anualmente, atingindo uma parcela expressiva da população devido aos altos índices de acidente que ocorrem no Brasil, de um lado, e de outro, milhões de proprietários de veículos automotores que contribuem obrigatoriamente para manutenção do seguro.

Sendo assim, importante e até imprescindível a confecção de estudos científicos que auxiliem na busca por soluções para enfrentar um problema de tamanha gravidade. O seguro de trânsito é uma das maneiras de mitigar essa verdadeira mortandade, e porque não dizer, essa guerra, quando aplicado de forma eficiente. Apesar de ser uma temática que há muito tempo existe no arcabouço jurídico nacional, pouco se escreve a respeito, são escassas as publicações doutrinárias ou científicas sobre o tema, que se demonstra relevante cientificamente face a esta escassez de estudos análogos. O presente trabalho contribuirá para uma melhor compreensão científica do Seguro DPVAT, principalmente em relação a sua funcionalidade na perspectiva do segurado.

O presente artigo estrutura-se em seis capítulos, apresentando no primeiro o conceito e a natureza jurídica do tema, baseado em vários autores, além dos seus aspectos históricos e normativos. No segundo capítulo aborda às coberturas securitárias e suas respectivas indenizações. O terceiro capítulo trata do modelo de operação e gestão do seguro Dpvat, o funcionamento do consórcio de seguradoras administrado pelo Seguradora Líder, abordando o valor do prêmio e a classificação da frota, a arrecadação e destinação dos recursos e fazendo um apanhado das várias instituições ligadas ao DPVAT que compõem o sistema securitário nacional. No quarto, abordaremos algumas peculiaridades no seguro DPVAT que o torna tão suscetível a fraudes, tanto dentro das instituições que o integram, quanto por terceiros, supostas vítimas. O quinto capítulo, trata da metodologia aplicada a pesquisa. E por fim, o sexto capítulo, traz as conclusões e considerações finais sobre o tema, com o objetivo de responder de forma satisfatório a problemática.

2 ASPECTOS GERAIS DO SEGURO DPVAT

A seção faz um apanhado sobre a conceituação do seguro DPVAT e a definição de sua natureza jurídica, tanto como uma das espécies de seguro, quanto com relação aos valores arrecadados, além de posicioná-lo no espaço e no tempo, pormenorizando seu marco regulatório, contextualizando-o de forma geral.

2.1 Conceito de Seguro DPVAT e sua Natureza Jurídica

Seguro pessoais de danos causados por veículos automotores de via terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não – DPVAT, consiste em um seguro obrigatório de natureza alimentar e cunho social, que tem por objetivo reparar danos físicos e psíquicos sofridos por pessoas envolvidas em acidente de trânsito que tenha sido provocado por veículo

automotor terrestre. Deste modo, é um seguro que cobre todas às pessoas, brasileiros ou estrangeiros, que estejam dentro do território nacional.

A Lei 6.194/74 define, em seus artigos 2º e 3º, que o seguro DPVAT é um seguro obrigatório de responsabilidade civil de danos pessoais causados pela circulação de veículos automotores em via terrestre ou por suas cargas transportadas que compreende as coberturas de morte, invalidez permanente e despesas médico-hospitalares.

Para Oliveira, Porto e Dutra (2017, p. 10), uma resposta simples e objetiva para o que é Seguro DPVAT seria dizer que se trata de um seguro compulsório imposto aos proprietários de veículos automotores que visa garantir uma compensação mínima às vítimas de acidentes automobilísticos.

Note-se que não se enquadram nestas definições as embarcações, que possuem um seguro específico denominado DPEM – Seguro Obrigatório de Embarcações Marítimas. Assim também, nota-se que trens e bicicletas não se enquadram na definição. Conforme Silva (2013, p. 77) a partir da composição do nome jurídico, exclui-se do DPVAT a cobertura de veículos de via férrea, aquática, ferroviária, aérea, etc., além dos veículos sem motorização.

Conforme assevera Amorim (2011, p. 11), o DPVAT cobre exclusivamente danos pessoais e não prevê cobertura de danos materiais causados por colisão, incêndio, roubo ou furto de veículos. Também não estão cobertos os acidentes ocorridos fora do território nacional e com veículos estrangeiros em circulação no Brasil que estão sujeitos a contratação de um seguro específico para este fim.

Há uma confusão entre as várias nomenclaturas atribuídas ao DPVAT. Para alguns é simplesmente Seguro Obrigatório de Veículos, muito embora esta não seja a nomenclatura correta, uma vez que, seguro obrigatório é gênero da espécie, para outros Seguros de Danos ou DPVAT, dificultando identificar quando o DPVAT é prêmio, quando é indenização. Para Martins (2008, p. 15), por ser o seguro obrigatório que mais se destaca em virtude da fluente aplicação, o vernáculo que designa o gênero quedou por assumir o aspecto sinônimo de uma de suas espécies.

O seguro DPVAT é obrigatório para o proprietário do veículo, que tem o prêmio associado ao licenciamento anual do seu veículo, entretanto, como garante Torres (2016, [p.1]), a obrigatoriedade não se refere ao pagamento do prêmio, mas quanto ao ato de contratação e manutenção do veículo segurado pelo DPVAT, conforme o artigo 21, do Decreto-lei 73/66. Essa é a sua diferenciação como seguro legalmente obrigatório.

Quanto a natureza jurídica do DPVAT, é um seguro de responsabilidade civil objetiva, ou seja, não se buscar culpados no evento que ensejou o dano, Stolze, Pamplona (2019, p. 53), em tal responsabilidade, o dolo ou a culpa na conduta do agente causador do dano é irrelevante juridicamente, haja vista que somente será necessária a existência do elo de causalidade entre o dano e a conduta do agente responsável para que surja o dever de indenizar. Portanto, necessário apenas a comprovação donexo causal e do dano.

Para que haja a necessidade de reparação, ou seja, a responsabilidade civil, é necessário que estejam presentes os requisitos, quais sejam: conduta, dano e nexode causalidade. A responsabilidade civil nos acidentes de trânsito enquadra-se na responsabilidade extrapatrimonial, visto não existir nenhum vínculo contratual entre o causador do acidente e a vítima (CARVALHO JUNIOR, 2013, p. 26).

Neste sentido, Cavalieri Filho (2012, p. 166) afirma que não apenas pelo montante da indenização, mas, também, pela falta de patrimônio por parte daquele que causou o acidente, é que se torna importante a socialização do prejuízo, para que seja garantida ao menos alguma indenização às vítimas.

Segundo Carvalho Junior (2013, p. 29), a expressa previsão legal de que o pagamento do seguro DPVAT é devida independente da prova de culpa, Alvim (2007, p. 146), aplicando-se a responsabilidade objetiva, consolida a função social desse seguro, tendo em vista ser um

seguro de danos pessoais, e seu objetivo principal é amenizar o sofrimento daqueles que são vítimas de acidentes automobilísticos.

Entretanto, para a natureza jurídica do seguro obrigatório transmudou-se, abandonando o campo da responsabilidade civil e surgindo como um seguro eminentemente de danos pessoais, quando da exclusão da responsabilização pela culpa do agente. Assim, características próprias a ele foram incorporadas, diferenciando-o, por conseguinte, de outras modalidades de seguro, criando um modelo *sui generis*, assemelhando-se a um contrato de seguro geral. (MARTINS, 2008, p. 34),

o DPVAT não se trata de um seguro envolvendo responsabilidade civil, da qual é independente, pois o DPVAT tem natureza obrigatória, social e alimentar, cujo segurado é indeterminado, e porque o segurado não é necessariamente o proprietário do veículo, e sim qualquer pessoa em território nacional que tenha sido vítima de um acidente envolvendo veículo automotivo terrestre ou sua carga, ou seja, apesar do prêmio ser de responsabilidade do proprietário do veículo, só se sabe quem será o segurado quando do evento danoso. (GODOY, 2013, p. 11)

Com relação aos recursos arrecadados, há uma controvérsia em relação a sua natureza jurídica, se privada ou pública, por se tratar de seguro privado, porém movimentando valores que são repassados para a Seguridade Social e ao Tesouro Nacional, ou seja, valores do erário público. Neste sentido, Barroso (2013, p. 130), relata que os recursos envolvidos na gestão do DPVAT, e administrados pela Seguradora Líder, são recursos privados e não públicos. Entretanto, o próprio Ministro, em parecer emitido ao mercado de seguros, Pereira Filho (2013 *apud* OLIVEIRA; PORTO; DUTRA, 2017, p 21), defende que o seguro DPVAT possui uma natureza jurídica dúplice, isto é, pública e privada, a depender da parcela de recursos considerada na análise. Para o Ministro os recursos destinados ao SUS e ao DENATRAN são de natureza pública, enquanto que os recursos destinados a cobertura das indenizações, reservas técnicas, manutenção do sistema e lucro das seguradoras, ou seja, administrados diretamente pelo Seguradora Líder, são de natureza privada, pois são objeto da relação seguradora x beneficiário.

Entretanto, para Torres (2016, [p. 1]), o DPVAT não se converte numa espécie de *ornitorrinco jurídico*, por suposta dúplice feição, pública e privada, da destinação das receitas. A variação das receitas vinculadas não modifica o regime privado da prestação ou do contrato que a origina. Tampouco o método de arrecadação altera a natureza jurídica do pagamento. São receitas distintas, que embora pagas conjuntamente não se confundem quanto às relações jurídicas da destinação. Portanto não há parafiscalidade na arrecadação das receitas do DPVAT.

Por outro lado, de acordo com Ferreira (2014, *apud* OLIVEIRA; PORTO; DUTRA, 2017, p. 21), conforme entendimento firmado pela Procuradoria Federal e a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), órgão fiscalizador do Sistema Nacional de Seguros Privados (SNSP), o seguro DPVAT teria natureza parafiscal. Para o autor a parafiscalidade atribuída a esse seguro seria semelhante àquela que ocorre no âmbito da seguridade social.

A parafiscalidade é uma das classificações do tributo quanto à finalidade ou função (DUARTE, 2019, p. 92). Dito isto, Castello Branco (1976, p. 60), alega que não se justifica equiparar-se os prêmios dos seguros obrigatórios aos tributos.

Necessário se faz esclarecer, que dos recursos arrecadados, de acordo com o Decreto 2.867 de 08 de dezembro de 1998, 45% são destinados ao SUS, 5% vão para o Departamento Nacional de Trânsito e os 50% restantes são entregues a Seguradora Líder, gestora do consórcio de seguradoras que administra o DPVAT, sendo que 5% são destinados às despesas gerais, 2% à margem de resultado, 8% à corretagem, e 35% destinados a reserva técnica e pagamento de indenizações.

2.2 Aspectos Históricos do DPVAT

O seguro DPVAT é um direito de todo brasileiro e de estrangeiros que estejam em solo nacional, que venham a sofrer lesões físicas decorrentes de acidente automobilístico conforme ditames legais. É uma modalidade de seguro obrigatório, sendo criado no Brasil pelo Decreto-Lei 73 de 21 de novembro de 1966, que trazia outros inúmeros seguros obrigatórios. Sendo nomeado inicial de RCOVAT, prévia a responsabilização subjetiva, ou seja, necessária seria a apuração da culpa do causador do evento danoso para que surgisse o dever de indenizar, que era a regra geral trazida pelo Código Civil de 1916. Segundo Oliveira, Porto, Dutra (2017, p. 20), um seguro com estas características não atenderia o objetivo para o qual foi criado, qual seja, reparar os danos pessoais sofridos pelas vítimas de acidentes automobilísticos.

Sendo assim, em 1974 o RCOVAT foi substituído pelo atual DPVAT, criado pela Lei Federal nº 6.194 de 19 de dezembro de 1974, prevê que a responsabilidade é objetiva, amparada pela teoria do risco, fundamento desta responsabilidade. Um avanço significativo frente a legislação vigente à época, que deu ao seguro DPVAT o reconhecimento da função social que desempenha na proteção de vítimas de acidentes de trânsito, mesmo que ela cause o acidente ou não.

Em 1974 o Brasil tinha uma população de aproximadamente 104,7 milhões de habitantes e uma frota de veículos de aproximadamente 4,5 milhões, segundo dados do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Atualmente, com uma população de aproximadamente 212 milhões de habitantes, segundo o IBGE e uma frota de aproximadamente 106 milhões de veículos segundo dados do DENATRAN.

O seguro DPVAT está diretamente relacionado com a evolução da frota de veículos, com o crescimento populacional, com desenvolvimento e manutenção da malha viária e a mobilidade urbana, dentre outros fatores que influenciam diretamente o trânsito. Além disto, o Brasil passou por diversas transformações sociais nos últimos 50 anos. E o DPVAT tentou acompanhar esses movimentos passando por várias mudanças que alteraram sua concepção inicial, mas não perdeu o foco de seguro eminentemente social.

As novas realidades sociais ao longo do tempo, impuseram ao legislador, buscar adequações – muitas vezes válidas, outras nem tanto – ao sistema normativo que envolve o seguro DPVAT. E foram várias às alterações ao longo dos últimos 50 anos, muitas delas com impactos significativos na relação com o beneficiário.

2.2.1 Marcos Regulatórios

Por si, às mudanças legislativas contam a história e a evolução deste seguro, que tenta mitigar o cenário caótico de violência no trânsito em nosso país. Segundo Relatório do Conselho Federal de Medicina (2019), a cada 60 minutos, em média, pelo menos cinco pessoas morrem vítimas de acidente de trânsito no Brasil. Nos últimos dez anos, os desastres nas ruas e estradas do país já deixaram mais de 1,6 milhão de feridos, ao custo direto de quase R\$ 3 bilhões para o SUS, segundo o mesmo relatório. De acordo com a Organização Mundial de Saúde sobre acidentes de trânsito em vias públicas, publicado no Relatório Global sobre Segurança Viária 2018, cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem anualmente e cerca de 50 milhões de pessoas ficam lesionadas, o que gera um custo de cerca de 3% do PIB Global (WHO, 2018), com um impacto muito maior para os países subdesenvolvidos, onde ocorre a maior incidência de acidentes.

Para Oliveira, Porto e Dutra (2017, p. 19), estes números impõem um crescente impacto sobre o desenvolvimento econômico de diversos países, afetando significativamente o sistema previdenciário, de saúde e a capacidade produtiva da população.

Necessário se faz, a adequação de ferramentas como o seguro obrigatório DPVAT para minimizar estas perdas.

Na sequência, um quadro evolutivo das mutações do Seguro DPVAT, que deram ensejo às peculiaridades de que se reveste na atualidade, se tornando um seguro de responsabilidade

sui generis (MARTINS, 2008, p. 31), e de *hibridez camaleônica, atípico*, (SANTOS, 2013, p. 190-187).

TABELA 01 - QUADRO EVOLUTIVO DAS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

Decreto-Lei nº 73/66	Institui, em seu artigo 20, diversos seguros de contratação obrigatória, entre eles o Seguro de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre e por Embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.
Decreto-Lei nº 814/69	consagrando definitivamente o princípio da responsabilidade objetiva, abolindo qualquer franquia de responsabilidade do proprietário do veículo.
Lei nº 6.194/74	Criou o Seguro DPVAT, Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.
Resolução CNSP nº 11/85	Autorizou a inclusão do Seguro DPVAT no DUT – Documento Único de Trânsito.
Resolução CONTRAN nº 664/86	Incluiu o Seguro DPVAT como parte integrante do processo anual de licenciamento de veículos automotores de via terrestre.
Resolução CNSP nº 06/86	Criou o convênio DPVAT, ficando a sua administração a cargo da Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização – FENASEG.
Lei nº 8.441/92	Alterou dispositivos da Lei nº 6.194/74, tornando obrigatória a indenização do Seguro DPVAT, ainda que o acidente tenha sido causado por veículo não identificado, com seguro não realizado ou vencido.
Decreto 2867/98	Dispõe sobre a repartição de recursos provenientes do DPVAT (45% - SUS, 5% - DENATRAN, 50% - CONSÓRCIO)
Novo Código Civil	Reduziu de 20 para 3 anos o prazo de prescrição para os pedidos de indenização do seguro DPVAT.
Resolução CNSP nº 109/2004	Alterou e consolidou as normas disciplinadoras do Seguro DPVAT, autorizando a inclusão dos veículos de transporte coletivo de passageiros no Convênio DPVAT.
Resolução CNSP nº 153/2006	Dispõe sobre a constituição das provisões técnicas do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não – Seguro DPVAT.
Resolução CNSP nº 154/06	Dispõe sobre a transformação dos Convênios DPVAT em Consórcios, a serem administrados por uma seguradora líder, a partir de partir de 01/01/2008.

Lei nº 11.482/07	Alterou os artigos 3º, 4º, 5º e 11º da Lei nº 6.194/74, sendo as principais mudanças introduzidas: <ul style="list-style-type: none"> • Valores de indenização em reais (ratificação). • Prazo para pagamento ampliado de 15 para até 30 dias (atraso sujeito a juros e correção). • Pagamento da indenização baseado no valor vigente na data do acidente. • Pagamento em conta poupança (inclusão). • Cônjuge e herdeiros dividindo a indenização por morte (Art. 792 – Código Civil).
Portaria SUSEP nº 2.797 de 4/12/2007	A Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT S/A exerce a função de entidade líder do Consórcio.
Lei nº 11.945/09	Previsão expressa de Invalidez Permanente Parcial, com inclusão de tabela específica para graduação da Invalidez Permanente Parcial do Seguro DPVAT; e proibição da cessão de direitos na cobertura da DAMS.
Resolução CNSP nº 266/2012	Instituiu o parcelamento do prêmio do Seguro DPVAT.
Resolução CNSP nº 332/2015	Alterou e consolidou as normas do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não – Seguro DPVAT (inclusão da categoria 8, Unificação dos Consórcios).
Resolução CNSP nº 342/2016	Reduziu os valores dos prêmios tarifários do Seguro DPVAT.
Resoluções Contran nº 712, de 25/10/2017; e nº 720, de 07/12/2017	Instituem o CRV eletrônico (CRV-e) e o CRLV-e, respectivamente. CRV - Certificado de Registro de Veículos e CRLV - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos
Resolução CNSP nº 351 de 20/12/2017	Reduziu os valores dos prêmios tarifários do Seguro DPVAT.
Resolução nº 371 do CNSP	Altera dispositivos da Resolução CNSP nº 332, de 9 de dezembro de 2015.
Resolução nº 180 do CNSP	Dispõe sobre os requisitos para a emissão do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo em meio eletrônico (CRLV-e)
Medida Provisória nº 904	Põe fim ao DPVAT, sendo alvo de inúmeras contestações, acabou tendo seus efeitos suspensos pelo STF e caducou, não sendo votada no Congresso Nacional no prazo de 120 dias.
Resolução nº 377/2019 do CNSP	Dispõe sobre a constituição das provisões técnicas do seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas

	transportadas ou não - Seguro DPVAT. Estabelece critério mensais de provisões técnicas.
Resolução nº 378/2019 do CNSP	Reduziu os valores dos prêmios tarifários do Seguro DPVAT.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados legislativos, da Segurado Líder e da SUSEP – Out/2020.

Em face de tantas modificações chega-se ao modelo de seguro obrigatório de trânsito que temos hoje no Brasil. Um seguro que, com todas as suas peculiaridades, só existe aqui, em terras tupiniquins.

3 A INDENIZAÇÃO NO SEGURO DPVAT

Neste tópico, abordar-se quais são os tipos de cobertura e o *quantum indenizatório* previstos pelo seguro DPVAT.

São três as coberturas que englobam o seguro DPVAT, sendo elas; Morte, Invalidez Permanente Total ou Parcial, Reembolso de Despesas Médicas Suplementares.

Com o advento da Lei 11.482 em 2007 o quantum indenizatório nas coberturas do seguro DPVAT passou a ser um valor fixado, conforme vemos na tabela abaixo:

TABELA 02 – COBERTURAS E QUANTUM INDENIZATÓRIO

COBERTURA	ANTES DA LEI 11.482/07	APÓS A LEI 11.482/07
Morte	40 Salários Mínimos	13.500,00
Invalidez Permanente	Até 40 Salários Mínimos	Até 13.500,00
DAMS	Até 8 Salários Mínimos	Até 2.700,00

Fonte: Elaboração própria a partir de dados legislativos, da Segurado Líder e da SUSEP – Out/2020.

A grande problemática da lei é que ela não trouxe parâmetros de reajuste ou correção monetária com relação as indenizações, fixando seu valor, que continuam os mesmos até os dias atuais. Percebe-se claramente, que há uma desvalorização considerável destas coberturas ao longo dos anos, porque a lei sequer, prevê o impacto da inflação sobre os valores. Há 13 anos nenhum reajuste nas tarifas de cobertura do DPVAT foi acrescido. Entretanto neste mesmo período houveram vários reajustes tarifários nos prêmios, o que aumentou consideravelmente a arrecadação, principalmente em função do aumento da frota.

Veja-se a tabela a seguir;

TABELA 03 – VALOR DA INDENIZAÇÃO SE APLICADA A REGRA ANTERIOR (SALÁRIO MÍNIMO)

ANO	SALÁRIO	MORTE	INVALIDEZ	DAMS
2007	380,00	15.200,00	15.200,00	3.040,00
2008	415,00	16.600,00	16.600,00	3.320,00
2009	465,00	18.600,00	18.600,00	3.720,00
2010	510,00	20.400,00	20.400,00	4.080,00
2011	545,00	21.800,00	21.800,00	4.360,00
2012	622,00	24880,00	24880,00	4.976,00
2013	678,00	27120,00	27120,00	5.424,00
2014	724,00	28.960,00	28.960,00	5.792,00

2015	788,00	31.520,00	31.520,00	6.304,00
2016	880,00	35.200,00	35.200,00	7.040,00
2017	937,00	37.480,00	37.480,00	7.496,00
2018	954,00	38.160,00	38.160,00	7.632,00
2019	998,00	39.920,00	39.920,00	7.984,00
2020	1.045,00	41.800,00	41.800,00	8.360,00

Fonte: Elaboração própria a partir de dados legislativos e *guiatrabalhista.com.br*. Out/2020

Observando a tabela acima, percebe-se que quando da fixação do valor das indenizações, o valor atribuído já foi menor do que o que era pago quando da entrada em vigor da lei que autorizou tal parâmetro.

Caso a Lei tivesse trazido como parâmetro de reajuste o IPCA – Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, índice considerado oficial pelo Governo Federal, segundo o IBGE, e usado para medir a variação de preços, corrigindo a inflação no período, teríamos os seguintes valores de indenização;

TABELA 04 – VALOR DA INDENIZAÇÃO DPVAT CORRIGIDA PELO IPCA

ANO	IPCA %	MORTE	INVALIDEZ	DAMS
2007	4,46	13.500,00	13.500,00	2.700,00
2008	5,90	14.102,10	14.102,10	2.820,42
2009	4,31	14.934,12	14.934,12	2.986,82
2010	5,91	15.816,72	15.816,72	3.163,34
2011	6,5	16.844,80	16.844,80	3.368,96
2012	5,84	17.826,85	17.826,85	3.565,71
2013	5,91	18.880,41	18.880,41	3.776,44
2014	6,41	20.090,64	20.090,64	4.018,51
2015	10,67	22.234,31	22.234,31	4.447,28
2016	6,29	23.632,84	23.632,84	4.727,01
2017	2,95	24.330,00	24.330,00	4.866,46
2018	3,75	25.242,37	25.242,37	5.048,95
2019	4,31	26.330,31	26.330,31	5.266,56
2020	2,22*	26.914,84	26.914,84	5.383,48

Fonte: Elaboração própria a partir de dados IBGE - Out/2020

*Acumulado até 10/2020

Portanto, os valores de indenização do Seguro DPVAT estão desatualizados, e são insuficientes para cobrir os custos dos danos oriundos de um acidente de trânsito.

3.1 Cobertura Morte

A morte é a primeira das coberturas previstas no seguro DPVAT, conforme prevê o artigo 3º, inciso I, da Lei 6.194/74.

A indenização prevista para o dano morte é de R\$ 13.500,00 e poderá ser requerida em até 3 anos contados da data do óbito, e será dividido entre os herdeiros da vítima.

3.2 Cobertura Invalidez Permanente (Parcial ou Total)

Segundo dados da Seguradora Líder em sua Cartilha Médica e Relatório Anual de 2019, cerca de 70% dos pedidos de indenização correspondem a cobertura por invalidez permanente. Ainda de acordo com a Seguradora Líder, 235.456 indenizações por invalidez permanente foram pagas em 2019.

O pedido de indenização para a Cobertura Invalidez deve ser realizado em até 3 anos, a contar da ciência da Invalidez, conforme estabelece o Código Civil, sendo beneficiário a própria vítima, que poderá receber até R\$ 13.500,00, em caso de perda anatômica ou redução funcional, total ou parcial, em caráter definitivo, das funções de membros ou órgãos, conforme estabelece a Lei 11.945/09.

A Seguradora Líder determina quais são os documentos necessários para requerer a indenização por invalidez, (i) Formulário de Pedido do Seguro Dpvat, (ii) Declaração de Ausência de IML, (iii) Declaração de Residência, (iv) Declaração de Proprietário de Veículo, caso a vítima não seja proprietária, (v) Boletins de Ocorrência Policial – Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Civil, Polícia Militar e Bombeiro Militar, (vi) Documentos Médicos Hospitalares, (vii) Documentos Pessoais da Vítima e Do Procurador, caso representada, (viii) Comprovante de Conta Bancária em nome da Vítima.

A documentação deve comprovar onexo causal entre o acidente e às sequelas físicas sofridas pela vítima.

3.2.1 A Tabela de Danos

A Lei 11.945 de 04 de junho de 2009, introduziu ao seguro DPVAT uma tabela de danos corporais, conforme Tabela 05, fracionando o corpo humano, fixando valores máximos por cada região do corpo afetada pelo evento danoso, devidos em caso de invalidez permanente, dependendo do grau de invalidez que a vítima apresentar, conforme assevera Magalhães, Corte-Real, Santos, Vieira (2010, p. 53-61).

A tabela de danos sofreu várias ações de inconstitucionalidade, por supostamente, violar o princípio da dignidade da pessoa humana, ao atribuir valores aos diferentes órgãos e funções do corpo humano, como se, ao dividi-lo, suas partes pudessem ser consideradas umas mais ou menos importantes do que outras. Haveria ainda, a alegação de vício formal, uma vez que a lei trata de material tributária.

Entretanto o STJ, na Súmula 544 determinou ser válida a utilização de tabela do Conselho Nacional de Seguros Privados para estabelecer a proporcionalidade da indenização do seguro DPVAT ao grau de invalidez também na hipótese de sinistro anterior a 16/12/2008, data da entrada em vigor da Medida Provisória n. 451/2008 que deu origem a Lei 11.945/09. Assim como também o STF, ao julgar às ADI's 4350 e 4627, declarou a constitucionalidade da tabela de danos pessoais.

Para Vieira e Quintero (2008, p. 21), o seguro precisa de instrumentos e critérios de avaliação do dano corporal para poder cumprir com a sua função de compensação de danos. Os seguros de acidentes, sejam de natureza pública ou privada, são indissociáveis das tabelas que atribuem valores numéricos, susceptíveis de tradução em dinheiro, às diferentes partes do corpo.

TABELA 05 - TABELA DE DANOS CORPORAIS

Danos Corporais Totais	Valor da Indenização (Valores em Real)
Perda total da visão de ambos os olhos	13.500,00
Perda total do uso de ambos os braços	13.500,00
Perda total do uso de ambas as pernas	13.500,00

Perda total do uso de ambas as mãos	13.500,00
Perda total do uso do braço e uma perna	13.500,00
Perda total do uso de uma das mãos e um dos pés	13.500,00
Perda total do uso de ambos os pés	13.500,00
Lesões neurológicas que curse com: Dano cognitivo-comportamental alienante Impedimento do senso de orientação espacial e/ou do livre deslocamento corporal Perda completa do controle esfinteriano Comprometimento de função vital ou autonômica	13.500,00

Danos Corporais Parciais	Grau de Invalidez (Sequelas) – Valores em Real				
	Residual (10%)	Leve (25%)	Média (50%)	Intensa (75%)	Completa (100%)
Lesões Neurológicas	1.350,00	3.375,00	6.750,00	10.125,00	13.500,00
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos braços ou de uma das mãos	945,00	2.362,50	4.725,00	7.087,50	9.450,00
Perda anatômica e/ou funcional completa de uma das pernas	945,00	2.362,00	4.725,00	7.087,50	9.450,00
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos pés	675,00	1.687,50	3.375,00	5.062,50	6.750,00
Perda auditiva bilateral (surdez completa) ou da fonação (mudez completa) ou da visão de um olho.	675,00	1.687,50	3.375,00	5.062,50	6.750,00
Perda completa da mobilidade de um ombro, cotovelo, punho, dedo polegar, quadril, joelho ou tornozelo.	337,50	843,75	1.687,50	2.531,25	3.375,00
Perda completa da mobilidade de um segmento da coluna vertebral exceto o sacral	337,50	843,75	1.687,50	2.531,25	3.375,00
Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer dedo do pé ou da mão (exceto dedo polegar).	135,00	337,50	675,00	1.012,50	1.350,00
Perda integral (retirada cirúrgica) do baço	-	-	-	-	1.350,00

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do CNSP – Out/2020.

3.2.2 A Perícia Médica

Para Alcântara (2006, p.3), perícia é a capacidade teórica e prática para empregar, com talento, determinado campo do conhecimento, alcançando sempre os mesmos resultados, no sentido amplo, (ALCANTARA, 2006, p. 2) é todo e qualquer ato propedêutico ou exame feito

pelo médico com a finalidade de colaborar com as autoridades administrativas, policiais ou judiciais na formação de juízo a que estão obrigadas.

O artigo 5º da Lei 6.174/74, prevê a imposição de uma avaliação pericial médica, quantitativa, com a finalidade de avaliação da extensão do dano e suas repercussões, terminando que os Institutos Médico Legais a façam. Entretanto, na maioria dos casos, a própria seguradora arca com a perícia por perito particular, vinculados às reguladoras de saúde, que são empresas contratadas pela Seguradora Líder para preparar e analisar a documentação médico hospitalar.

A Lei 11.945/2009 fez importante alteração no seguro DPVAT disciplinando quais são os critérios de indenização e quais as instituições devem realizar às avaliações dos danos pessoais sofridos pela vítima do acidente.

A perícia médica só pode ser realizada quando a vítima recebe alta médica do tratamento, o que acaba desvirtuando o caráter social do seguro, porque, em muitos casos esta alta médica está associada a um longo tratamento.

3.3 DAMS – Reembolso de Despesas Assistenciais Médicas e Suplementares

A cobertura por reembolso de despesas médicas e hospitalares diz respeito à devolução do dinheiro gasto com o tratamento das lesões sofridas pela vítima em decorrência de acidentes causados por veículos automotores ou por sua carga. (CARVALHO JUNIOR, 2013, p. 86)

De acordo com Amorim (2011, p. 51) Despesas médicas são todos e quaisquer tratamentos médico-hospitalar e suplementar, devidamente comprovados. Essa cobertura alcança, segundo Carvalho Junior (2013, p. 86) essa cobertura alcança qualquer os tratamentos realizados por qualquer especialidade médica, desde que tenham sido realizados em hospital ou clínica especializada e de forma particular.

Conforme a previsão legal, o reembolso é de no máximo R\$ 2.700,00, devendo ser comprovado por recibos e notas fiscais, acompanhados dos receituários e prescrições médicas. Conforme determina o § 2º do artigo 3º da Lei 6.174/74 somente o próprio beneficiário do tratamento pode requerer o reembolso, sendo vedada a cessão de direito. Como também determina a lei, o DAMS é cumulável coma cobertura de invalidez permanente ou de morte.

Segundo a Seguradora Líder são necessários os mesmos documentos para requerer a invalidez permanente acrescidos dos recibos, notas fiscais, prescrições e receituários, todos originais ou cópias autenticadas.

Conclui-se que apesar de garantir um mínimo indenizável, esses valores estão desatualizados, e têm sido insuficientes para reparar os danos sofridos pelas vítimas. Além disso, não há um critério igualitário na quantificação e precificação do dano, isso porque a seguradora Líder é a responsável unilateralmente pela maioria das perícias realizadas sob o argumento de que o sistema médico legal não tem condições de atender todo o volume de perícias.

4 O MODELO DE OPERAÇÃO DO CONSÓRCIO

Esta seção trata do modelo de gestão do atual seguro DPVAT administrado pela Seguradora Líder, empresa criada em 2007 para gerir o seguro e que é formada por um conjunto de outras seguradoras. Analisa o valor do prêmio e a classificação da frota, a arrecadação e a destinação dos recursos, como também aborda aspectos importantes das instituições responsáveis pela gestão, controle e fiscalização do seguro em apreço.

4.1 A Seguradora Líder e o Consórcio DPVAT

Segundo relatório administrativo da própria Seguradora Líder, ela administra um consórcio de 76 seguradoras, sendo 56 delas acionistas, números de 2018. No decorrer de 2019,

17 seguradoras solicitaram a sua saída do Consórcio a partir de 1º de janeiro de 2020, das quais, 11 acionistas da Seguradora Líder.

Isto reflete a política de esvaziamento do seguro DPVAT, em função da queda brusca nos últimos anos dos valores tarifários e redução na arrecadação, conforme ver-se mais adiante.

Segundo seu relatório anual 2019, a Seguradora Líder, como administradora do Consórcio, apresentou lucro líquido no exercício de 2019 no montante de R\$ 427 mil (R\$ 1.112 mil em 2018). O lucro por ação foi de R\$ 28,47 no ano de 2019 (R\$ 74,11 em 2018). Os ativos totalizam R\$ 369 milhões em 31 de dezembro de 2019 (R\$ 254 milhões em 31 de dezembro de 2018) e o patrimônio líquido totaliza R\$ 16.370 mil em 31 de dezembro de 2019 (R\$ 16.836 mil em 31 de dezembro de 2018). De acordo com o estatuto da Seguradora, são assegurados aos acionistas dividendos mínimos obrigatórios de 25%, calculados sobre o lucro líquido ajustado, os quais são determinados por ocasião do encerramento do exercício.

4.1.1 Valor do Prêmio e Classificação da Frota

Hoje, apesar da enorme frota de veículos em circulação no Brasil, os valores tarifários, ou seja, os valores dos prêmios, são irrisórios para o exercício 2020, o que fez com que a arrecadação fosse drasticamente diminuída e conseqüentemente os valores pagos a título de indenização também fossem.

A queda no valor do Dpvat vem se acentuando desde 2016, ano em que era cobrado R\$ 105,65 para os carros, por exemplo. Esse preço caiu para R\$ 68,10 em 2017, depois para R\$ 45,72 em 2018, chegou a R\$ 16,21 em 2019, sendo de R\$ 5,23 em 2020. Considerando todo o período, trata-se de uma redução de 95%. No caso das motos, a queda nos últimos quatro anos chega a 95,7%. Saiu de R\$ 292,01 em 2016 e caiu para R\$ 185,50 em 2017, preço que se manteve em 2018. Em 2019, o valor passou para R\$ 84,58 e chega aos R\$ 12,30 neste ano.

Os veículos automotores terrestres cobertos pelo seguro obrigatório DPVAT são divididos em categorias conforme tabela abaixo:

TABELA 06 – CATEGORIAS DE VEÍCULOS NO SEGURO DPVAT

Categoria	Veículo
01	Automóveis Particulares.
02	Táxis e carros de aluguel.
03	Ônibus, micro-ônibus e lotação com cobrança de frete.
04	Micro-ônibus com cobrança de frete, mas com lotação não superiora dez passageiros, e ônibus, micro-ônibus e lotação sem cobrança de frete.
08	Ciclomotores.
09	Motocicletas e motonetas.
10	Máquinas de terraplanagem, tratores de pneus com reboques acoplados, equipamentos móveis em geral, quando licenciados, e caminhões ou veículos pick up, veículos de experiência e de fabricantes.
Isentos	reboques e semirreboques. (O seguro deve ser pago pelo veículo tracionador)

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Seguradora Líder – Out/2020.

O valor do prêmio tarifário, como salienta Barroso (2013, p. 100), é fixado anualmente pelo CNSP- Conselho Nacional de Seguro Privado, no exercício da competência delegada pelo artigo 12 da lei 6.194/74. Para o exercício de 2020 os valores são os seguintes:

TABELA 07 – TABELA DOS PRÊMIOS TARIFÁRIOS 2020 / FROTA 2019

Categoria	Prêmios Tarifários	Prêmio + Bilhete	Frota - Bilhetes Emitidos 2019
01 (carro)	1,06	5,21	51.531.220
02 (táxi)	1,06	5,21	
03 (Ônibus)	6,38	10,53	876.767
04 (micro-ônibus)	3,93	8,08	
08 (ciclomotores)	1,5	5,65	26.005.185
09 (moto)	8,10	12,25	
10 (caminhões)	1,61	5,76	9.145.192

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do CNSP/DENATRAM – Out/2020.
(valores em Real) (frota em unidade)

4.1.2 A Arrecadação e Destinação dos Recursos

A arrecadação dos valores do seguro DPVAT se dá pelo pagamento anual do prêmio tarifário que está legalmente vinculado ao licenciamento anual dos veículos, como salienta Xavier (2013, p.40).

Os valores arrecado pelo seguro DPVAT tem destinação legal, conforme determinação da Lei nº 8.212, de 1991, alterada pela Lei nº 9.503, de 1997 e Resolução CNSP nº 371 de 13 de dezembro de 2018, conforme tabela abaixo;

TABELA 08 – REPASSES OBRIGÁTORIOS DO DPVAT

Componentes	Percentuais (%)
SUS	45,00
DENATRAN	5,00
Despesas Administrativas	11,87
Margem de Resultado	2,00
Corretagem média: Fundo de Desenvolvimento Educacional do Seguro, art. 19 da Lei nº 4.594/1964	0,01
Prêmio puro + IBNR	36,12

Fonte: Elaboração própria, dados da Resolução CNSP nº 371 de 13 de dezembro de 2018.

Conforme determina o § 1º da Resolução CNSP nº 371 de 13 de dezembro de 2018, o valor a ser acumulado mensalmente a título de Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados – IBNR, será equivalente à diferença entre a parcela de 36,12% sobre os prêmios tarifários arrecadados e o somatório dos sinistros efetivamente pagos. Ou seja, essa diferença irá compor a reserva técnica do seguro, conforme assevera Barroso (2013, p. 105) sua administração cabe a Seguradora Líder.

Importante destacar que, antes da Resolução nº 337 citada anteriormente, às verbas discricionárias, ou seja, despesas administrativas e de corretagem, eram respectivamente 5 e 8%, uma porcentagem muito alta quando se trata da arrecadação de bilhões. Já a margem de resultado é o que as seguradoras que compõem o consórcio dividem na medida das suas proporções acionárias com lucro.

De acordo com Xavier (2013, p. 42), o seguro DPVAT ainda desempenha importante papel no sistema de saúde do país, tendo em vista que 45% de sua arrecadação são destinados ao SUS, administrado pelo governo Federal, para custeio do atendimento médico hospitalar das vítimas de acidentes de trânsito, por força das Leis 8.212/91 e 9.503/97.

Entretanto, o Seguro DPVAT repassa ao SUS mais do que deveria, conforme se ver abaixo;

TABELA 09 – RECURSOS DPVAT X CUSTO DAS INTERNAÇÕES NO SUS - (Valores em milhões de Reais)

	2011	2012	2013	2014
Repasse DPVAT	2.964	3.157	3.575	3.722
Custos das internações e cirurgias	221	235	252	271
Relação/Proporção	7,48%	7,47%	7,06%	7,30%

Fonte: Elaboração própria, dados do SUS e da Seguradora LÍDER – Out/2020

Segundo Relatório do CFM de maio de 2019, em dez anos o SUS gastou aproximadamente bilhões de reais com vítimas de acidente de trânsito, o que corresponde aproximadamente a um ano de repasse do Seguro DPVAT.

Com relação a destinação ao DENATRAN, parece acontecer o inverso, os 5% dos recursos destinados exclusivamente destinados à prevenção de acidentes de trânsito, 80% são contingenciados, conforme esclarece Carvalho, Porto, Santos (2019, p. 12), e de acordo com o orçamento do Governo Federal.

Ver-se abaixo, os valores destinados ao SUS e ao Denatran nos últimos 20 anos, que correspondem a 50% da arrecadação total do DPVAT;

TABELA 10 – REPASSE DO DPVAT PARA SUS E DENATRAN (Valores em Reais)

Repasse SUS e DENATRAN					
Ano	SUS 45%	DENATRAN 5%	Ano	SUS 45%	DENATRAN 5%
99	525.624.134,78	56.776.245,40	10	2.609.284.135,90	289.920.530,46
00	526.675.522,55	58.529.727,72	11	3.018.374.141,07	335.374.943,01
01	561.445.510,38	62.408.127,36	12	3.215.083.241,28	357.231.497,18
02	643.527.179,57	68.169.130,27	13	3.614.007.329,78	401.556.476,00
03	648.772.673,85	72.085.586,19	14	3.811.062.388,65	423.451.500,82
04	705.420.834,47	78.388.328,77	15	3.894.782.074,56	432.753.686,19
05	879.029.282,26	97.669.926,11	16	3.912.595.116,91	434.732.927,26
06	1.311.118.561,84	145.679.852,53	17	2.668.778.632,12	296.530.976,07
07	1.675.250.037,47	186.138.914,76	18	2.217.465.297,99	116.708.699,89
08	2.090.894.390,42	232.321.731,14	19	Aprox. 929,7 mi	103,3 mi
09	2.434.553.148,91	270.505.981,08			

Fonte: Elaboração própria, dados da Seguradora LÍDER – Out/2020.

Percebe-se que houve uma redução de aproximadamente 53,3% da arrecadação em 2019 comparada com 2018. Isso aconteceu em função da redução do valor cobrado pelo prêmio do seguro. Houve um aumento significativo a partir de 2007, ano em que a Líder foi criada. E a partir de 2017 começou uma redução gradativa da arrecadação fruto da redução nos valores do prêmio como vemos na tabela abaixo;

TABELA 11 – VALORES DO PRÊMIOS TARIFÁRIOS (Em Real) – Incluem valor do bilhete

Cat. / Ano	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
01	105,65	105,65	105,65	105,65	68,10	45,72	16,21	5,23
02	105,65	105,65	105,65	105,65	68,10	45,72	16,21	5,23
03	396,49	396,49	396,49	396,49	251,33	164,82	37,90	10,57
04	247,42	247,42	247,42	247,42	157,42	103,78	25,08	8,11
08				134,66	86,38	57,61	19,65	5,67
09	292,01	292,01	292,01	292,01	185,50	185,50	84,58	12,30
10	110,38	110,38	110,38	110,38	71,08	47,66	16,77	5,78

Fonte: Elaboração própria, dados da Seguradora LÍDER e da SUSEP – Out/2020.

Conclui-se que há uma má distribuição dos recursos, uma vez que o valor repassado ao SUS é várias vezes superior ao necessário. Se de um lado há uma distribuição excessiva, do outro falta para complementar às indenizações que há anos estão defasadas. Neste mesmo contexto, os resultados de reeducação da população para um trânsito mais seguro e eficiente, são praticamente invisíveis, e estão longe de um resultado satisfatório. Portanto, os recursos destinados a esses programas poderiam ser mais eficazes se fossem maiores e destinados a tal finalidade livres de contingenciamento.

5 FRAUDES INTERNAS E EXTERNAS

Abordar-se a seguir algumas peculiaridades no seguro DPVAT que o torna tão suscetível a fraudes, tanto dentro das instituições que o integram, quanto por terceiros, supostas vítimas.

Por trata-se de um seguro iminente social, preocupando-se com a recuperação da ordem jurídica através do pagamento de uma indenização que cubra as primeiras despesas da vítima, conforme nos ensina Martins (2008, p. 120), e como já tratamos, ele tende a ter um procedimento simples para o seu recebimento. Entretanto, é nesta simplicidade que atuam os fraudadores.

Um dos documentos que comprovam o nexo causal entre o acidente e as sequelas é o Boletim de Ocorrência que se realiza nas delegacias de Polícia Civil, e que por ser auto declaratório pode ser facilmente manipulado. E, segundo Martins (2008, p. 122) o modus operandi consiste na falsificação desta documentação para o recebimento da indenização, com a participação ativa de autoridades públicas, médicos, e atravessadores que elaboravam, além dos BO's, laudos de necropsia e registros comprovando a qualidade de beneficiário.

Além da falsificação de documentos, há a dissimulação de outros eventos, como queda de cavalo, por exemplo, que acaba sendo convertido em acidente de moto.

A Operação Tempo de Despertar, da Polícia Federal, em 2015, desarticulou várias quadrilhas especializadas em fraudar o seguro Dpvat.

Segundo o delegado da Polícia Federal Alexandre Leão, responsável pela Operação Tempo de Despertar, às fraudes eram de toda ordem, na área judicial, com ações judiciais propostas para receber o seguro de forma fraudulenta, outra relacionada a processos administrativos baseados em ocorrências ideologicamente falsas e mais uma com base em documentos médicos adulterados.

Mais recentemente, a SUSEP realizou auditoria e notificou a gestora do consórcio de devolver mais de 2,2 bilhões por irregularidades. O valor corresponde a 2.119 despesas irregulares desde 2008, utilizando recursos do Seguro DPVAT.

Conclui-se, portanto, que o sistema de seguro obrigatório vigente no Brasil é frágil e suscetível a fraudes das mais diversas, inclusive dentro das instituições que deveriam zelar pela boa prestação do serviço que tem como foco principal o segurado.

6 METODOLOGIA

O objetivo da pesquisa científica é desenvolver conhecimento técnico e contribuir para a solução do problema proposto. No que diz respeito à abordagem, a pesquisa em apreço pode ser classificada como qualitativa, uma vez que tem caráter subjetivo, pois buscou-se interpretar os dados, realizando-se juízo de valor.

Também por ser, quanto à finalidade, classificada como uma pesquisa básica pura, puramente teórica, não enseja aplicações práticas.

Nessa perspectiva, em relação aos procedimentos, adotou-se a pesquisa bibliográfica, com a análise de livros doutrinários, de artigos científicos e periódicos, relatórios das empresas e entidades que compõe o sistema DPVAT, como também adotou-se a pesquisa documental, analisando sinistros e documentos de acidentes nunca antes publicados, integrante de arquivos de escritório especializado no ramo, reportagem jornalísticas, e a análise de sites especializados em seguros.

Por sua vez, quanto aos objetivos, o presente trabalho pode ser definido como sendo exploratório-descritivo, pois buscou-se expor o modelo de gestão do seguro DPVAT, esmiuçando os dispositivos legais que o disciplinam, descrevendo seu funcionamento. Buscou-se identificar melhor o objeto de estudo, tornando-o mais claro e propondo uma solução para o problema, uma hipótese, que neste caso, se confirma.

Ainda no que diz respeito à metodologia adotada, foi utilizado o método dedutivo, que é aquele que “parte do geral e, a seguir, desce ao particular” (GIL, 2002, p. 27).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste artigo, buscou-se ressaltar a importância do seguro DPVAT enquanto seguro social, fazendo uma abordagem do ponto de vista do segurado, observando os três pilares básicos da prestação do serviço – indenização das vítimas, ressarcimento do sistema de saúde e educação para o trânsito.

Observando os dados encontrados no decorrer da pesquisa, pode-se constatar, que o seguro DPVAT sofreu várias mudanças normativas que o transformaram em um seguro obrigatório único no seu gênero no mundo. E que tem como característica principal a conotação social, assistencialista, que o torna essencial para a população brasileira, principalmente das classes econômicas menos afortunadas.

Em 2007 o governo brasileiro criou a Seguradora Líder, uma empresa privada que passou a movimentar bilhões de reais, criou também um sistema de monopólio. Para Carvalho, Porto, Santos (2019, p. 102), o DPVAT não é caracterizado como monopólio natural, dado que não possui as características para tal como barreiras à entrada, ganhos de escala e etc. O DPVAT nada mais é do que um monopólio legal. Portanto, considera-se que a gestão do DPVAT, por meio de monopólio, acaba gerando perda de eficiência para a sociedade na medida em que gera perda de bem-estar social, representado pelo peso morto. O monopólio gera uma produção subótima de seguro, uma vez que, gera menos seguro do que em nível competitivo.

O Governo Federal, por meio do poder executivo, tentou extinguir o DPVAT com publicação da MP 904/19, que teve seu efeito suspenso pelo STF, e que como não foi apreciada pelo Congresso Nacional, caducou. Mas vai conseguir extinguir o modelo Dpvt pelo esvaziamento dos cofres da Seguradora Líder, por meio da redução abrupta do valor do prêmio. Mesmo assim, segundo Relatório Anual, a Líder tem valor de mercado estimado em 16 bilhões, e possui reservas técnicas da ordem de 9 bilhões, dinheiro do povo brasileiro.

Os três pilares da prestação do serviço do seguro Dpvat são a prestação pecuniária as vítimas por meio das indenizações, auxiliar com repasse de verbas o Sistema Único de Saúde no atendimento às vítimas e contribuir para melhoria do trânsito por meio da reeducação para um trânsito mais seguro.

Com relação às indenizações, estão totalmente desatualizadas e fora da realidade econômica e social do país. Além disso, não há isonomia na quantificação das lesões para precificação do dano, o que acaba gerando uma frustração nos segurados. Além do mais, não há um equilíbrio quanto ao risco, onde indivíduos mais propensos a acidentes acabam pagando o mesmo valor do prêmio que indivíduos de baixo risco, provocando um desequilíbrio econômico de mercado.

Tendo como um dos objetivos principais o ressarcimento das despesas do SUS, verifica-se que os valores advindos do DPVAT mais do que pagam o que o Sus gasta com internações e acidentes de trânsito, conforme Carvalho, Porto, Santos (2019, p. 106). Então tudo indica que esse objetivo não está sendo cumprido de maneira eficiente, uma vez que o SUS gasta menos do que o DPVAT repassa. Ou seja, há desperdícios de recursos, enquanto às indenizações continuam sem reajuste a mais de uma década, e os valores dos prêmios permaneceram altos durante anos, o que fez com que o consórcio de seguradoras enchesse seus cofres.

Diminuir os índices de acidentes no trânsito no Brasil, a partir da alocação de parcela de recursos em programas destinados à prevenção de acidentes automobilísticos, fomentando o desenvolvimento e a educação, também seria uma das funções do DPVAT. Entretanto, não é o que se vê. Em particular, 5% da totalidade dos recursos arrecadados pelo DPVAT são destinados ao DENATRAN com o objetivo de financiarem programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito, entretanto, 80% deste valor é contingenciado, o que acaba não produzindo o efeito esperado.

Além de tudo, o sistema DPVAT é frágil e suscetível a fraudes.

Sendo assim, ficou claro, que o modelo atual do seguro DPVAT, não mais atende os anseios da população, e não atende mais os preceitos para o qual foi originalmente pensando, o que confirma a hipótese levantada. E diante do atual cenário securitário e econômico do país está com os seus dias contados. O modelo não se sustentará por muito tempo.

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, H. R. **Perícia médica judicial**. 2. ed. Rio de Janeiro: G. Koogan, 2006.

ALVIM, Pedro. **O Seguro e o Novo Código Civil**. Rio de Janeiro: Forense, 2007

AMORIM, Marcelo de Oliveira. **Guia Prático do Seguro**. ed. Contemplar, 2011.

BARROSO, Luís Roberto. **Seguro DPVAT: Natureza Jurídica dos Recursos que o Custeiam**. In: DPVAT: Um Seguro em Evolução. Rio de Janeiro: Renovar, 2013.

BRASIL, IBGE - **Frota de Veículos**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/0?ano=2018> - Acesso em 24 set. 2020.

BRASIL. Decreto 2.867/98. Dispõe sobre a repartição de recursos provenientes do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 9 nov. 1998, Página 2.

BRASIL. Decreto-Lei 73/66. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 22 nov. 1966, Página 13524.

BRASIL. Governo Federal. Orçamento Federal. Disponível em <http://www.orcamentofederal.gov.br/clientes/portalsf/portalsf/orcamentos-anuais>. Acesso em 20 jun. 2020.

BRASIL. IBGE. Inflação. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/inflacao.php>. Acesso em 20 nov. 2020.

BRASIL. Lei 11.945/09. Altera a legislação tributária federal e dá outras providências. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 24 jun. 2009, Página 1.

BRASIL. Lei 3.071. Código Civil dos Estados Unidos do Brasil. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 5 jan. 1916, Página 133.

BRASIL. Lei 6194/1974, de 19 de dezembro. Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 20 dez. 1974, Página 14765.

BRASIL. Lei 8.212/91. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 25 jul. 1991, Página 14801.

BRASIL. Lei 9.503/97. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 24 set. 1997, Página 21201.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 8, p. 1-74, 11 jan. 2002.

BRASIL. MP 904/19. Dispõe sobre a extinção do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas - DPEM, de que trata a alínea "I" do caput do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 19 nov. 2019 - Página 1.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula nº 544. Isenções tributárias concedidas, sob condição onerosa, não podem ser livremente suprimidas. **Diário da Justiça**: seção 1, Brasília, DF, ano 69, p. 5935, 10 dez. 1969.

BRASIL. SUSEP. **Relatório de auditoria**. Disponível em: <http://www.novosite.susep.gov.br/noticias/susep-notifica-a-lider-para-devolver-r-2257-bilhoes-ao-caixa-dos-recursos-do-seguro-dpvat/>. Acesso em 28 nov. 2020.

BARROSO, Luís Roberto. **Seguro DPVAT: Natureza Jurídica dos recursos que o custeiam**. In: DPVAT: Um Seguro em Evolução. Rio de Janeiro: Renovar, 2013. p. 99-130.

CARVALHO JUNIOR, Adairton. **DPVAT: Teoria e Processo**. Ceará: Ed. Expressão, 2013.

CARVALHO, Rafaela Nogueira. PORTO, Antônio José Maristrello. SANTOS, Laura Meneghel. **Limites e Potencialidades da Contribuição do DPVAT para a Eficiência Econômica**. EALR, V.9, nº 10, p. 93-116, Jan-Abr, 2019.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 10. ed., São Paulo: Atlas, 2012.

CRM. **Em Dez Anos, Acidentes de Trânsito Consomem Quase R\$ 3 Bilhões do SUS**. Disponível em: <https://portal.cfm.org.br/noticias/em-dez-anos-acidentes-de-transito-consomem-quase-r-3-bilhoes-do-sus/>. Acesso em 20 out. 2020.

CASTELLO BRANCO, Elcir. **Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil e dos Proprietários de Veículos Automotores**. São Paulo: Editora Universitária de Direito, 1976.

DUARTE, Francisco Leite. **Direito Tributário: Teoria e Prática**. 3. ed. Revistas dos Tribunais, 2019.

FERREIRA, Weber José. **Coleção de introdução à Ciência atuarial – Noções Gerais de Seguro**. v. 02 Rio de Janeiro: IRB, 1985.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas S/A.

GODOY, Fabiana Fernandes. **Seguro DPVAT**. ed. JH Mizuno, 2013.

GUIA TRABALHISTA. **Salário Mínimo: Tabela de Valores Nominais**. Disponível em: http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/salario_minimo.htm. Acesso em 26 set. 2020.

MAGALHÃES. T.; CORTE-REAL. F.; SANTOS. J.C; VIEIRA. D.N. **Recomendações gerais para a realização de relatórios periciais de clínica forense relativos ao dano pós-traumático**. Revista Portuguesa do Dano Corporal, 20: 53-61, 2010.

MARTINS, Rafael Tárrega. **Seguro DPVAT: Seguro Obrigatório de Veículos Automotores de Vias Terrestres**. Campinas/SP: Servanda, 2008.

OLIVEIRA, E. D.; PORTO, A. M.; DUTRA, J. C. **Regulação do Seguro DPVAT: Marco Regulatório e Econômico**. Ed. Letramento. FGV Direito Rio, 2017.

OPAS/OMS BRASIL. **Relatório da OMS destaca progressos insuficientes para enfrentar falta de segurança nas vias do mundo**. Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5818:relatorio-da-oms-destaca-progressos-insuficientes-para-enfrentar-falta-de-seguranca-nas-vias-do-mundo&Itemid=839 Acesso em 20 set. 2020.

G1 MINAS. **Operação da PF Combate Fraudes no DPVAT**. Disponível em: <http://g1.globo.com/mg/grande-minas/noticia/2015/04/operacao-da-pf-combate-fraudes-no-seguro-dpvat-em-tres-estados.html> Acesso em 20 jun. 2020.

PEREIRA FILHO, Luís Tavares. **Introdução/Apresentação – DPVAT: Um Seguro em Evolução**. In: DPVAT: Um Seguro em Evolução. Rio de Janeiro: Renovar, 2013. p. 1-37.

SANTOS, Ricardo Bechara. **Seguro DPVAT: Segurados e Beneficiários**. In: DPVAT: Um Seguro em Evolução. Rio de Janeiro: Renovar, 2013. p. 167-225.

SEGURADORA LÍDER. **Cartilha Médica**. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/documentos/Cartilha%20M%C3%A9dica%20DPVAT-16%20-%20WEB.pdf>. Acesso em: 20 set. 2020.

SEGURADORA LÍDER. **Relatório Administrativo 2019**. Rio de Janeiro – Disponível em <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/relatorio-df-2019.pdf>. Acesso em 26 set. 2020.

SEGURADORA LÍDER. **Relatório Anual 2019**. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual-2019.pdf?zoom=65> Acesso em 20 set. 2020.

STOLZE, Pablo; PAMPLONA, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil 3: Responsabilidade Civil**. 17ª edição. São Paulo: Saraiva, 2019.

TORRES, Heleno Taveira. **DPVAT é Seguro Compulsório, e Não uma Espécie de Tributo**. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2016-dez-14/dpvat-seguro-compulsorio-nao-especie-tributo>. Acesso em 28 jun. 2020.

VIEIRA DN, QUINTERO JA. **Aspectos Práticos da Avaliação do Dano Corporal em Direito Civil**. Coimbra: Biblioteca Seguros; 2008.

WHO. **Global Status Report on Road Safety 2018**. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> Acesso em 20 set. 2020.

XAVIER, Ricardo de Sá Acatauassú. **Aspectos Operacionais e Econômicos**. In: DPVAT: Um Seguro em Evolução. Rio de Janeiro: Renovar, 2013. p. 39-76.

AGRADECIMENTOS

À Deus pelo dom da vida.

À Jesus Cristo e à Santíssima Virgem Maria, que me dão forças para seguir, que me acariciam com sua presença vigilante, obrigado pela proteção constante.

À minha mãe Marlene, e ao meu pai Valdemar, pela educação, pelo carinho e respeito, e por nunca duvidar do meu potencial, por serem constante na minha vida, e por não medirem esforços para realização desta missão. Meu eterno agradecimento. Tenho orgulho de ser filho de vocês.

Ao meu querido Artur, meu filho, que ao nascer renovou em mim à esperança de um futuro melhor, renovou minha fé na humanidade. A ti filho, o meu eterno amor.

Aos amigos do curso, à tribo, pelo apoio, companheirismo, carinho e paciência.

A todos os professores, e integrantes da equipe UEPB, vocês são incríveis.

E um agradecimento especial, ao meu orientador Professor Mestre Jimmy Nunes Matias, pela paciência, pelo empenho, pela cooperação, sem o qual este trabalho não teria êxito. Meu muito obrigado.