

(In) Consistência dos Registros de Acidentados: uma Análise das Controvérsias Existentes pelo Uso do Seguro DPVAT no Município de Capanema Pará

(In) Consistency of Records of Casualties: An Analysis of Existing Controversies by the Use of DPVAT Insurance in the Municipality of Capanema Pará

Jamille Carla Oliveira Araújo^a, Felipe Ferreira da Silva^b, Raimundo Nonato Vieira Costa^c, Matheus Carneiro Rocha^d

^aMestre em Administração. Professora da Universidade Federal Rural da Amazônia- UFRA. jamillearla@gmail.com

^bGraduando em Ciências Contábeis. Universidade Federal Rural da Amazônia – UFRA. felipe6869@gmail.com

^cBacharel em Ciências Contábeis. Licenciado em Matemática. Universidade Federal Rural da Amazônia- UFRA. profnonatinho@gmail.com

^dMestre em Técnicas e Fluidos. Universidade Federal Rural da Amazônia- UFRA. matheuscr.eng@gmail.com

Resumo

O seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) cobre danos pessoais causados por veículos automotores a pessoas transportadas ou não, que sofreram acidentes ocorridos em todo território nacional. Tendo como ponto de partida o presente artigo visa a compreensão de: Quais as controvérsias existentes entre os registros de acidentados e o pagamento de indenização do DPVAT da cidade de Capanema Pará? Para isto a pesquisa tem por objetivo analisar as controvérsias nos registros dos usuários do seguro DPVAT, no município de Capanema – Pará. Com a diminuição dos pagamentos das indenizações de 2014 até 2017, o DPVAT sofreu um reajuste que diminuiu o valor pago anualmente possibilitando que os inadimplentes possam quitar as dívidas em aberto junto ao Detran do Estado competente, permitindo que houvesse um maior remanejamento de recursos financeiros para SUS (Sistema Único de Saúde), fazendo com que seja garantida os atendimentos aos acidentados no município. Para realização deste trabalho foi utilizado pesquisas bibliográficas, informações de boletim de ocorrência, pesquisa de quantitativo de atendimentos e documentos DETRAN. Os estudos evidenciam que muitas pessoas do grupo de risco não se utilizam dos recursos do DPVAT por desconhecê-los ou devido à burocratização do processo.

Palavras-chave: DPVAT; Seguro; Veículos.

Abstract

The Personal Injury Caused by Land Vehicle Vehicles (DPVAT) covers personal damages caused by motor vehicles to persons transported or not, who have suffered accidents that occurring throughout the national territory. Starting from this article aims to understand: What controversies exist between the accident records and the payment of compensation of the DPVAT of the city of Capanema Pará? The purpose of this research was to analyze the controversies in the records of DPVAT insurance users in the municipality of Capanema - Pará. With the reduction of payments of indemnities from 2014 to 2017, the DPVAT suffered a readjustment that reduced the amount paid annually, the defaulters can pay off the outstanding debts with the Detran of the competent State, allowing for a greater re-allocation of financial resources to the Unified Health System (SUS), making sure that the attendance of the injured in the municipality is guaranteed. For the accomplishment of this work, bibliographical researches, information of occurrence bulletin, quantitative search of calls and documents Department of Transit (DETRAN) were used. The studies show that many people in the risk group do not use the resources of the DPVAT because they are not aware of them or due to the bureaucratization of the process.

Keywords: DPVAT; Safe; Vehicles.

1. Introdução

Com o crescimento e o desenvolvimento do Brasil, o ser humano sempre esteve ligado ao trânsito, ficando assim as cidades pequenas sem infraestruturas para atender as necessidades da população (Vicente, 2012). Dessa forma, com o advento da expansão dessas cidades, juntamente com crescimento demográfico e melhoria de indicadores socioeconômico, as pessoas passaram a demandar o consumo de bens e serviços, entres os quais cita-se a aquisição de veículos (Agostini, 2017), que tiveram um aumento de 17 % (Seguradora Líder, 2017).

Para se atender às necessidades das rotinas diárias, quanto ao cumprimento do horário laboral e, também, como forma de satisfação proporcionada pelo conforto de se ter um transporte próprio, conseqüentemente, aumentaram os congestionamentos e os desastres no trânsito, lastreados pelas mortes, mutilações e prejuízos materiais (Azevedo, 2008, Zimmermann, 2008, Pautz, 2012).

O seguro obrigatório surge através da evolução do seguro de pessoas, por meio do Estado (ente público) que passou legislar sobre a natureza cogente, atribuído ao seguro obrigatório de diversas formas: transporte marítimo, transporte de pessoas em aeronaves, etc (passos, 2013).

O Seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), o qual para alguns autores (Farias & Braga, 1999, Vasconcellos, 2001, Rizzardo, 2003, Albuquerque, 2006, Rodrigues, 2010, Pautz, 2012, Cruz, 2013) é conhecido como seguro obrigatório e destina-se a indenizar vítimas de acidentes de trânsito, causado e ou sofrido, provocado por veículos automotores a qualquer pessoa envolvida sejam eles, motoristas, passageiros ou pedestres, estabelecido de acordo com a lei 6.194/74, os quais, na maioria das vezes, acabam não usufruindo do mesmo por falta de conhecimento (Brasil, 1974).

O cunho social deste seguro, tem por objetivo contribuir com a manutenção da saúde pública e a política nacional de trânsito e ainda, contribui para a formação de caixa da União, uma vez que, do total arrecadado: 45% são repassados diretamente ao Fundo Nacional de Saúde (FNS) e destinados ao Sistema Único de Saúde (SUS), a fim de fazer frente aos custos de procedimentos médico-hospitalares decorrentes da assistência às vítimas de acidentes; 5% são repassados ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), para a realização de campanhas e outras iniciativas no âmbito da Política Nacional de Trânsito e; Os 50% restantes é que constituem o montante efetivamente destinado à Seguradora Líder-DPVAT, para o pagamento de indenizações e despesas operacionais e administrativas derivadas da operação do seguro obrigatório (Seguradora Líder, 2017).

A escolha da temática seguiu pela curiosidade de entender como o DPVAT tenta assegurar à população os benéficos do seguro de forma eficiente e transparente, principalmente para aqueles que se classificam como grupo de risco como: moto táxi, taxistas e usuários gerais da cidade de Capanema-PA.

Tal estudo, tem como objetivo analisar as controvérsias nos registros dos usuários do DPVAT no Município de Capanema - PA, uma vez que, são poucos os estudos neste seguimento, além de instruir sobre a indenizações e direitos de toda população, presente direta (pelo ato da contribuição do seguro) e indireta (no atendimento do SUS) uma vez que partes dos valores da Seguradora Líder ficam imexíveis devidos o desconhecimento da população em usar o seguro DPVAT por vários motivos como: desconhecimento, burocracia, como solicitar e outros. Desta forma, este trabalho quer identificar: Quais as controvérsias existentes entre os registros de acidentados e o pagamento de indenização do DPVAT da cidade de Capanema Pará?

Para isto se realizou uma análise do uso pela sociedade local nas seguintes abordagens: a percepção

dos usuários, entrevistados, e a projeção das indenizações de acordo com as informações coletadas, nos órgãos de pesquisa.

Inicialmente, o trabalho faz uma abordagem sobre a Contabilidade Atuarial, como forma de fundamentar os estudos. Após isto, será feita uma discussão do seguro DPVAT, histórico e regulamentações para permitir construir as primeiras bases que justificaram as análises e projeções a serem realizadas.

2. Referencial Teórico

2.1 Contabilidade Atuarial

A Contabilidade Atuarial pode ser compreendida como uma ciência das técnicas específicas, que efetua a análise de riscos e expectativas, principalmente na administração de seguros e fundos de pensão (Mourad, Paraskevopoulos, 2009). Outra abordagem da Contabilidade Atuarial é que esta é uma ciência que se preocupa em analisar todos os riscos envolvidos nos investimentos, que estão envoltos da expectativa de vida, se dividindo para a contabilidade das seguradoras (Mourad & Paraskevopoulos, 2009, Rodrigues, 2010) e a contabilidade para a previdência (Ferreira, 2006, Coelhos & Camargos, 2012).

Os riscos atuariais envolvidos são estabelecidos pelo grau de sobrevivência humana o qual efetua as classificações dos gêneros e os índices de mortalidade, coberturas de planos (Slywotzky & Drzik, 2005, Rodrigues, 2010) todas estas variáveis são importantes para efetuar a gestão de risco atuarial (Didini, 2015, Bryce, 2016). De acordo com Figueiredo (2012), o seguro pode ser concebido como uma forma de plano social que combina os riscos de muitos indivíduos dentro de um grupo. Todos estes riscos estão envoltos das possíveis previsões de perdas e do uso de fundos de recursos, ou contribuições dos membros do grupo de forma a efetuar o pagamento de indenizações, quando são devidas nas condições e termos do contrato (Slywotzky & Drzik, 2005).

Na Contabilidade Atuarial os seguros são especificados e reconhecidos contábeis para contratos de seguro por parte de qualquer entidade que emite tais contratos (denominada neste Pronunciamento como seguradora) até que este Comitê de Pronunciamentos Contábeis complete a segunda fase do projeto sobre contratos de seguro, em consonância com as normas internacionais de contabilidade as quais preveem para essa segunda fase, o aprofundamento das questões conceituais e práticas relevantes, de acordo com Comitê de Pronunciamento Contábil – CPC, Pronunciamento Técnico nº 11, de 05 de dezembro de 2008. Isto se dá para que haja a divulgação, identificação e explicação dos valores resultantes de contratos de seguro nas demonstrações contábeis da seguradora e que ajude os usuários dessas demonstrações a compreender o valor, a tempestividade e a incerteza de fluxos de caixa futuros originados de contratos de seguro.

Assim, compreende-se que todas estas modalidades fazem parte da Contabilidade Atuarial como ramos de atuação de aplicação, ambas se vinculam aos riscos envolvidos dos seus investimentos, na aplicação de recursos ou no montante a ser recebido, de acordo com reserva financeira obtida (Amaral et. al., 2004), que admitem projeções de investimento ou garantias de sobrevivência (Zylberstain, Afonso, Souza, 2006).

2.1.1 Seguro

De acordo com os estudos de Figueiredo (2012), no período de 1850 foram estabelecidas as operações de seguros no Brasil, as quais eram regidas pela legislação portuguesa, por meio da publicação - o Código Comercial Brasileiro. Anos depois, em 1895, por meio do Decreto nº 249 ficou estabelecido o primeiro

regulamento brasileiro, que pregou as primeiras medidas, futuros regulamentos de fiscalização para as companhias (estrangeiras) de seguros que estavam estabelecidas no mercado brasileiro, às quais no período atuavam na área de seguro de vida desenvolvidos para proteção dos proprietários e senhores do Brasil.

Ainda neste estudo, em 1901 com o Decreto nº 4.270, que ficou conhecido como o decreto “Murtinho”, o qual estabeleceu a criação da “Superintendência Geral de Seguros - SGS”, que criou no período um descontentamento entre as sociedades estrangeiras efetuando uma nova reorganização em 1903. Extinguiu-se a SGS e criou em seu lugar a Inspeção de Seguros que teve seus efeitos. Foi até a Revolução de 1930, período este do mercado nacional, o qual teve seu empenho prejudicado devido a privilégios atribuídos as seguradoras estrangeiras, por transferirem livremente parte de suas operações para as matrizes estabelecidas fora do país (Azevedo, 2008).

Em 1939, foi criado o Instituto de Resseguros no Brasil (IRB), o grande mérito do instituto se deve ao fortalecimento das seguradoras brasileiras. O IRB, atualmente é uma sociedade de economia mista com 50% de seu capital pertencente às sociedades seguradoras, permanecendo até bem recentemente como ressegurado exclusivo (Costa, 2005). Conforme Figueiredo (2012), com a nova redação dada ao INCISO II artigo nº 192 da Constituição de 1988, o monopólio do resseguro, que daria ao IRB a condição de ressegurador exclusivo, sofreu mudança.

Com a constituição do primeiro regulamento voltados para atividades de seguros de vida registrado efetivamente em 1916 e mais de um século depois; em 1971, foi criada a Fundação Escola Nacional de Seguros (FUNENSEG), que foi desenvolvida com o propósito de disseminar conhecimento, de aperfeiçoar, e desenvolver profissionais capacitados para atuar no mercado segurador (Contador et. al., 2000, Macedo, Silva & Santos, 2006).

O decreto n.º 4.986, de 12 de fevereiro de 2004, em seu artigo 1º ratifica a competência do CNSP (Conselho Nacional de Seguros Privados), órgão colegiado integrante da estrutura básica do Ministério da Fazenda: exercer a regulação, normalização e coordenação das atividades de seguros, resseguros, previdência complementar aberta e capitalização (Azevedo, 2008, Figueiredo, 2012).

Todo o seguro é estabelecido à contabilidade de seguros está vinculada ao contrato de seguro realizado (Almeida, 2017), para tanto, o seguro automotivo é calculado através de valores estimados e previstos pelo tipo de acidente realizado, que deve ser mensurado e avaliado pelo segurado e não somente pelo segurador.

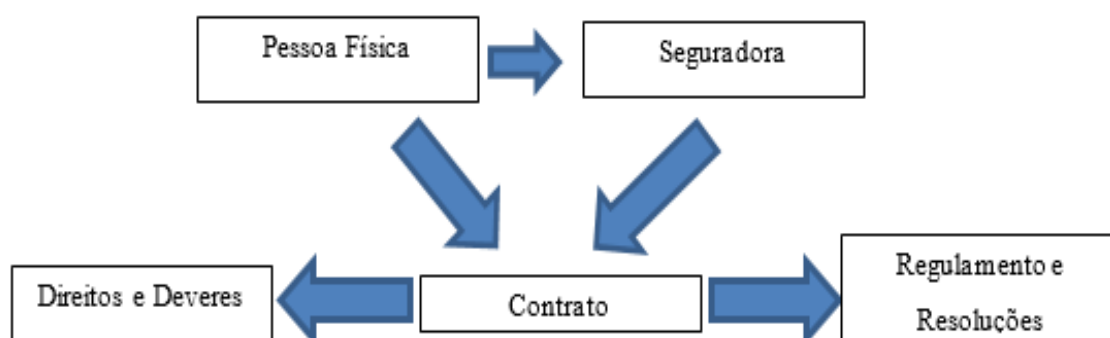


Fig. 1 – Contratação de seguro
Fonte: Elaborado pelo autor, (2017).

A figura 1 identifica o vínculo existente da pessoa física com a seguradora, estabelecida por uma relação de confiança. Muitas vezes as seguradoras são os agentes bancários do segurado, ratificados pelo contrato (Mourad & Paraskevopoulos, 2009) assegurando os direitos e deveres, assim como as resoluções e regulamentos. Reiterando o vínculo segurado e seguradora (Vasconcellos, 2001, Rodrigues, 2008).

2.1.1.1 Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT

O DPVAT foi criado pela Lei nº 6.194/74 com a finalidade de amparar as vítimas de acidentes de trânsito em todo o território nacional, não importando de quem seja a culpa dos acidentes. Este seguro garante ao condutor uma indenização em casos de morte, invalidez permanente ou despesas com assistências médias e suplementares, como lesões de menor gravidade (Martins, 2008).

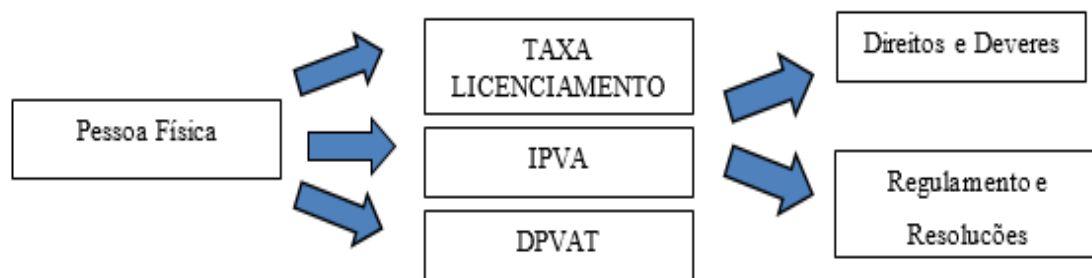


Fig. 2 – Contratação de DPVAT
Fonte: Elaborado pelo autor, (2017).

A figura 2 demonstra como é realizado a contratação do seguro DPVAT que é realizada compulsoriamente, no momento, em que há o licenciamento e o pagamento do IPVA (Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores). Após os devidos pagamentos, o segurado assume todos os deveres e direitos, presentes no regulamento do seguro, assim como assume o cumprimento das resoluções e regulamentos da utilização do DPVAT.

A Seguradora Líder está sobre a responsabilidade de arrecadar e efetuar o pagamento de indenização de cunho do DPVAT. De fato, esta Seguradora veio com o propósito de garantir mais agilidade às operações e dá transparência necessária à gestão dos recursos arrecadados, em prestações de contas regulares e até as públicas, facilitando e ao mesmo tempo favorecendo, os procedimentos de fiscalização e o relacionamento com as demais esferas de governo, que se encontram envolvidas direta e indiretamente na operação do Seguro DPVAT (Seguradora Líder, 2017).

2.1.1.1.1 Indenizações do DPVAT

Todas as indenizações são pagas pela Seguradora Líder, responsável em todo território nacional, a qual serão posteriormente ressarcidas pelo proprietário do veículo causador do acidente através do pagamento do seguro DPVAT junto com o licenciamento do veículo (Martins, 2008).

Note-se que o ressarcimento realizado pelo dono do veículo é feito considerando-se o tempo de contribuição, ou seja, a existência de carro no nome do responsável civil. Observados que durante a necessidade de uso do seguro, o DPVAT funciona de acordo com os seguros normais, em que se o responsável pelo veículo não estiver em dia com o seguro, o proprietário, se acidentado, também perde o direito a indenização do DPVAT, entretanto, caso quite no período limite de até três anos, o mesmo poderá solicitá-lo. Ressalte-se que o seguro DPVAT por ser um seguro de pessoa, não cobre danos materiais (Detran, 2017).

Os valores das indenizações são estabelecidos por lei, sendo o seu teto R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), que cabe a indenizações em caso de morte, a indenização é integral. Nos demais tipos de indenização avalia-se o grau do dano causado via acidente, podendo utiliza-se várias margens de remuneração que vão de 100% a 10% de indenização (Seguradora Líder, 2017).

O pagamento de indenizações é centralizado pela Seguradora Líder-DPVAT, responsável pela constituição das provisões técnicas, as quais são estimativas de valores reservados para serem aplicáveis,

com vistas à garantia dos benefícios ressegurados, cobertura para o próprio seguro, destinadas a garantir a solvência da operação, cuja percepção não tenha sido iniciada, de acordo com a Circular SUSEP nº 462 de 31 de janeiro de 2013.

2.1.1.1.2 Arrecadação DPVAT

Os processos de arrecadação de valores são recolhidos para os cofres públicos ou no caso do DPVAT, para a Seguradora Líder, que acompanha todas as movimentações deste seguro. A resolução da SUSEP (Superintendência de Seguros Privados), órgão vinculado ao Ministério da Fazenda que regula o DPVAT, também alterou a distribuição dos recursos que são arrecadados pelo DPVAT, sendo estes administrados por um consórcio de seguradoras nacionais, denominada Seguradora Líder, que recebe uma remuneração de até 2% do faturamento pelo serviço (Susep, 2017).

O processo de arrecadação do Seguro DPVAT é complexo uma vez que envolve agentes do Setor Público e privado em 26 estados e no Distrito Federal. O relacionamento com todos os Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRAN e a adequação da arrecadação ao processo de licenciamento de cada Unidade da Federação requer constante aprimoramento da infraestrutura de cobrança, de tecnologia e de controles sobre a adimplência dos proprietários de veículos (Seguradora Líder, 2017).

A Seguradora Líder-DPVAT, na busca pela eficácia e eficiência no pagamento de indenizações – pagar certo a quem é de direito – por meio da atuação da sua Superintendência de Combate à Fraude identificou em 2016, 9.493 tentativas de fraude, que caíram na malha fina de controles. Agora ainda mais rigorosos, gerando uma economia de R\$120,2 milhões em indenizações que poderiam ter sido pagas indevidamente. Somando esses recursos àqueles decorrentes de negativas técnicas e ações judiciais ganhas (por julgamento do mérito), a Seguradora deixou de pagar indenizações que, se consumadas, entrariam para as estatísticas de fraude, o que elevaria as perdas a R\$ 770,5 milhões (Merize, 2005, Negrini, 2002, 2010).

3. Metodologia

A pesquisa foi desenvolvida na cidade de Capanema no estado do Pará. Esta foi escolhida por ser um dos municípios que possui o melhor desenvolvimento econômico do nordeste paraense, comprovado pelo PIB per capita que está acima da média regional (Prefeitura de Capanema, 2017 Ibge, 2018), e com este desenvolvimento vem a circularização de veículos, motos e também os acidentes de trânsito. Esses remetem entender se todos estes envolvidos em acidentes conseguem ter seu atendimento de saúde público e dá entrada no seguro DPVAT, para ter recursos financeiros que venham a ajudar na recuperação física.

A partir deste contexto o estudo caminhou em analisar as controvérsias nos registros dos usuários do DPVAT no Município de Capanema – PA. Para isto, a pesquisa foi desenvolvida em três etapas. A primeira abrange a literatura, a qual se utilizou de muitas informações de web sites, principalmente da Seguradora Líder atual administradora do DPVAT, com seus Anuários estatísticos (período de 2015 a 2017), demonstrativos de arrecadação geral (2010 a 2017 em andamento), livros, instrumentos legislativos (1966 a 2009), periódicos científicos do período de 1990 a 2017 pesquisados no Banco de Teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), onde se encontrou muitas dissertações e monografias, Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), além de outras fontes.

Nessa fase também se fez uso de leis, resolução e regulamentos que foram primordiais para se conseguir mapear e entender o porquê de valores e ações realizadas nas indenizações do DPVAT.

Após a coleta das referências deu-se à segunda etapa que se consolidou na pesquisa de campo, para a aplicação de questionário. Aplicou-se questionário fechado ao grupo que se considera de risco: moto táxi e taxis, condutores de motocicletas e veículos, respectivamente, que tem residência na cidade de Capanema-Pará. Nesta etapa se conseguiu uma amostra de 86 respondentes, 68 motos taxistas entrevistados da Associação Dos Moto taxistas Noturnos de Capanema-PA e de 18 taxistas, pertencentes a Associação de taxistas da Barão de Capanema-PA.

Para avaliar estas controvérsias e verificar se elas existem, foi realizado uma visita nos órgãos participantes do processo do DPVAT e acidentados, efetuando-se uma busca em documentos informativos entregues pelo Departamento de Trânsito do Estado do Pará – DETRAN-PA, em visita local, informações nos Correios, entidade onde se dá entrada nas solicitações de seguros, requerimentos registrados de solicitação de

DPVAT, quantitativo de boletim de ocorrências registradas na Delegacia de Polícia local, informações obtidas pelo delegado, quantitativo de atendimentos da Unidade de Pronto Atendimento – UPA, autorizadas pelas Secretarias de Saúde da cidade de Capanema - PA. A pesquisa e o questionário foram relacionados até início de janeiro de 2018, com dados até novembro de 2017 e realizada de acordo com o Decreto TCLE 466/12.

A partir destes dados realizou-se a terceira fase, atribui-se a análise do uso do DPVAT pela sociedade local, com o propósito de verificar se todos os acidentados, do grupo considerado de risco, receberam ou já deram entrada no seguro DPVAT. Por fim, se efetuou um apontamento das indenizações com base nos registros do município de todo o ano de 2016 e do ano de 2017 até o mês de novembro, obtidos nos órgãos classificados, manualmente na UPA e nos registros digitais da Delegacia, todos separados de acordo com a categoria de indenizações do DPVAT, através dos quais foram possíveis identificar quanto dos recursos do DPVAT deveriam ser utilizados no município.

Fator limitante no trabalho foi a Seguradora Líder não disponibilizar o número de indenizações pagas na cidade de Capanema-PA. Devido a esse fato, se efetuou uma análise da projeção de quanto o valor de indenizações por órgão com relação ao montante de indenizações a pagar no Estado do Pará.

Cabe ressaltar que a região Norte, presente no anuário estatístico, Seguradora Líder, é representada pelos estados, Pará, Rondônia, Tocantins, Amazonas, Roraima, Amapá e Acre. A partir destas informações estruturou-se comparativos, para evidenciar estas controvérsias de valores indenizatórios. Assim, efetuou-se as análises do uso do DPVAT pela sociedade local efetuando duas abordagens: a percepção dos usuários, entrevistados, e a projeção das indenizações de acordo com as informações coletadas.

4. Análise e discussões dos resultados

4.1 Análise do uso do DPVAT pela sociedade de acordo com as indenizações e registros de acidentados.

A análise do uso DPVAT foi realizada para ratificar a sua importância como um seguro obrigatório automotivo, conforme Martins, (2008), além de confrontar as informações da seguradora com as informações locais, demonstrando as suas particularidades através do critério atuarial, sustentados pela abordagem de seguros fundamentados por diversos autores (Contador et. al., 2000, Rodrigues, 2008) não sendo visto como investimentos, mas por ter sua propriedade obrigatória, ser visto como proteção, de acordo com Martins (2008), Negrini (2002, 2010), Pautz (2012), Vicente (2012), justificando e ilustrando como se realiza este processo.

4.1.1 Perspectiva do grupo de estudado sobre o DPVAT

Apresentar-se-á análise das informações obtidas por meio do questionário aplicado a Associação de Moto Taxistas e de Taxi do município de Capanema- PA. Inicialmente foram escolhidos 86 cidadãos para a obtenção dos dados, porém dessa amostra 12 gestores responderam o questionário proposto, o que representa 62% da amostra selecionada.

Tabela 1

Avaliação social

| Gênero do grupo estudado | | | | Situação conjugal | | | |
|--------------------------|---------------|-----------|-------------|-------------------|------------------------------|-----------|-------------|
| Ordem | Especificação | Freq | % | Ordem | Especificação | Freq | % |
| Total | | 86 | 100% | Total | | 86 | 100% |
| 1º | Masculino | 83 | 97% | 1º | Táxi | 18 | 72% |
| 2º | Feminino | 3 | 3% | 2º | Moto Táxi | 68 | 28% |
| Faixa etária | | | | Situação conjugal | | | |
| Ordem | Especificação | Freq | % | Ordem | Especificação | Freq | % |
| Total | | 86 | 100% | Total | | 86 | 100% |
| 1º | 0 a 18 anos* | 5 | 6% | 1º | Solteiro Arrimo de família** | 41 | 48% |
| | | | | 2º | Solteiro | 14 | 28% |

| | | | | | | | |
|----|------------------|----|-----|----|---------------|----|-----|
| 2º | 19 a 30 anos | 23 | 27% | 3º | Casado | 26 | 30% |
| 3º | 31 a 40 anos | 21 | 24% | 4º | União estável | 1 | 1% |
| 4º | 43 a 53 anos | 26 | 30% | 5º | Divorciado | 2 | 2% |
| 5º | Acima de 54 anos | 11 | 13% | 6º | Viúvo | 2 | 2% |

| Escolaridade | | | | Filhos | | | |
|--------------|-------------------------------|-----------|-------------|--|----------------------|-------------|-------------|
| Ordem | Especificação | Freq | % | Ordem | Especificação | Freq | % |
| Total | | 86 | 100% | Total | | 86 | 100% |
| 1º | Analfabeto | 0 | 0% | 1º | Sim | 83 | 97% |
| 2º | Ensino Fundamental Incompleto | 6 | 24% | 2º | Não | 3 | 3% |
| 3º | Ensino Fundamental Completo | 25 | 100% | Recebe algum subsídio do Governo (bolsa Família e outros) | | | |
| 4º | Ensino Médio Incompleto | 19 | 76% | Ordem | Especificação | Freq | % |
| 5º | Ensino Médio Completo | 34 | 136% | Total | | 86 | 100% |
| 6º | Educação Superior Incompleto | 1 | 4% | 1º | Sim | 42 | 49% |
| 7º | Educação Superior Completo | 1 | 4% | 2º | Não | 44 | 51% |

*Todos possuem a maior idade.

** Os solteiros arrimos de família a atividade desenvolvida é a principal fonte de renda e possuem dependentes (idosos, cônjuge e filhos próprio ou de seu cônjuge)

*** Solteiros são o que se encontram legalmente nesta situação e seus rendimentos são para utilização própria, por mais 11 destes possuem filhos reconhecidos ou em processo de reconhecimento.

Na tabela 1, dentre os cidadãos estudados, pode-se observar que 97% são do gênero masculino e 3% do gênero feminino. Tal fato, remete que em meio à crise econômica as mulheres encontram-se mais presentes no mercado de trabalho e acabam aproveitando oportunidades, que discriminatoriamente eram destinadas a homens, de acordo com Garcia, Conforto, (2012), Balão, Acetino, (2014).

Em relação a faixa etária do grupo de estudo, todos da primeira faixa etária são maiores de idades. Nas duas Associações pesquisadas, uma das regras de inclusão de associados é que o mesmo tenha a maior idade, não permitindo nem a substituição ou a inclusão temporária de condutor sem que atenda a esse critério.

A solicitação do seguro DPVAT pode ser realizada pelo cônjuge no caso de falecimento. Para tal, deve haver a comprovação do cônjuge da convivência maritalmente com a vítima até a data do seu falecimento e informar se a vítima deixou descendente (Motta, 2007). Todas as indenizações por morte e invalidez permanente não são cumulativas, ou seja, caso houver o registro da morte da vítima em decorrência do mesmo acidente que já havia propiciado o pagamento de indenização por invalidez permanente, a seguradora pagará a indenização por morte, deduzida a importância já paga. No caso de ter sido efetuado algum reembolso de despesas de assistência médica suplementar (DAMS), esse não poderá ser descontado de qualquer pagamento por morte ou invalidez permanente que venha a ser pago em decorrência de um mesmo acidente (Seguradora Líder, 2017).

Observa-se no grupo, a representação de participantes pela ocupação, atribuindo-se aos taxistas, 21% e moto taxistas, 79%. Destes entrevistados, muitos possuem mais de uma ocupação, assim na tabela a baixo as seguintes ocupações.

Tabela 2

Fonte de recursos financeiros (secundária)

| Recursos Financeiros | | | |
|----------------------|----------------------|-------|------|
| Ordem | Especificação | Freq. | % |
| Total | | 86 | 100% |
| 1º | Empresário/ autônomo | 6 | 7% |

| | | | |
|----|-------------|----|-----|
| 2º | Aposentado | 11 | 13% |
| 3º | Pensionista | 7 | 8% |
| 4º | Outros | 3 | 3% |
| 5º | Não | 59 | 69% |

Na tabela 2 evidencia-se que 31% dos entrevistados possuem outra ocupação, o que reflete a atual conjuntura econômica e também apresenta complexo de relações ensejadas pelo esforço humano em ter recursos para manter sua autonomia financeira (Cruz, 2013).

Outro ponto questionado aos entrevistados foi o fato de eles já terem sofrido acidentes com veículos automotores e unanimemente, todos responderam que sim, e completaram que alguns ficaram com alguma marca ou acabaram tendo alguma doença laboral.

Tabela 3

Possui ou adquiriu alguma doença laboral

| Doenças Laborais | | | |
|------------------|---------------------|-------|------|
| Ordem | Especificação | Freq. | % |
| Total | | 86 | 100% |
| 1º | Hipertensão | 32 | 37% |
| 2º | Problemas cardíacos | 12 | 14% |
| 3º | Diabético | 8 | 9% |
| 4º | Não tem problema | 21 | 24% |
| 5º | Outros | 13 | 15% |

Na tabela 3 demonstra-se que muitos dos problemas adquiridos pelos entrevistados depois dos acidentes sofridos, a hipertensão obteve 37%, cerca de 24% informaram que não tem nenhum problema de saúde e problemas cardíacos tem-se somente 14% dos entrevistados. Todos os entrevistados informaram que já sofreram acidentes de trânsito, porém alguns tem o conhecimento e fizeram uso do DPVAT. Observe tabela 4.

Tabela 4

Utilização do DPVAT pelos entrevistados

| Sabe do que é DPVAT | | | | Já fez uso do DPVAT | | | |
|----------------------|---------------|-----------|-------------|---|---------------|-----------|-------------|
| Ordem | Especificação | Freq | % | Ordem | Especificação | Freq | % |
| Total | | 86 | 100% | Total | | 86 | 100% |
| 1º | Sim | 80 | 93% | 1º | Sim | 32 | 37% |
| 2º | Não | 6 | 7% | 2º | Não | 54 | 63% |
| Achou difícil usá-lo | | | | Você sabia que o DPVAT atribui-se recursos aos acidentados. | | | |
| Ordem | Especificação | Freq | % | Ordem | Especificação | Freq | % |
| Total | | 86 | 100% | Total | | 86 | 100% |
| 1º | Sim | 32 | 37% | 1º | Sim | 74 | 86% |
| 2º | Não | 15 | 17% | 2º | Não | 12 | 14% |
| 3º | Não se aplica | 54 | 63% | | | | |
| Utilização do DPVAT | | | | | | | |
| Ordem | Especificação | | Freq. | | | Freq. | % |
| Total | | | 86 | | | 86 | 100% |
| 1º | Próprio | | 25 | | | 25 | 29% |
| 2º | Terceiros | | 7 | | | 7 | 8% |
| 3º | Não se aplica | | 54 | | | 54 | 63% |

Entre os entrevistados ainda existem pessoas que não conhecem o DPVAT e que efetuam o pagamento do licenciamento. Vale salientar que o seguro existe para beneficiar a população e possui um caráter social. Todavia, muitos são negados desse benefício ou por completa ignorância, ou mesmo por falta de informação acerca de sua existência (Vincente, 2012)

Avalia-se que muitos conhecem o DPVAT e que mesmo conhecendo não fizeram uso para si próprio como demonstrado. Muitos contra argumentaram pela burocracia do processo de solicitação e da obrigatoriedade de contratação de advogados.

A tabela 4 mostra que somente 32 pessoas (próprios, 25 e terceiros, 7) já fizeram uso do DPVAT. Avalia-se que a utilização do seguro foi realizada mais em benefício próprio, por mais que houvesse a informação do critério burocrático. Quando não há a utilização de um seguro DPVAT há uma redução dos prêmios de seguros e o conseqüente aumento do número de segurados (Ilic; Avdalovic; Obadovic, 2011).

Isto ratifica que os termos de solicitação do seguro DPVAT é burocrático, porém necessário para que seja confirmada a existência do acidente e das vítimas.

Segundo Badea e Novac (2011), para se conseguir alcançar todos os segurados, deve-se fazer uma gestão eficiente de risco, para que seja possível efetuar uma projeção de dados capaz de permitir fazer uma preparação das indenizações que são pagas, apesar de muitos contribuintes não reconhecerem seus direitos.

Observa-se que muitos dos entrevistados sabem que atribuem recursos para os acidentados, porém não apresentam a curiosidade de saberem quais, como despesas médicas, por exemplo. Este item foi unanimemente informado sobre seu desconhecimento.

O uso do DPVAT não acarreta somente uma questão financeira, mais pessoal do acidentado que conseqüentemente, movimenta a relação familiar. Observe a tabela 5.

Tabela 5

Ferimentos sofridos em acidentes de trânsito e as conseqüências sociais sofridas.

| Ferimentos sofridos por acidente de trânsito | | | | Conseqüências do acidente em sua vida | | | |
|--|-----------------|----|------|---------------------------------------|--|------|------|
| | | | | Ordem | Especificação | Freq | % |
| | | | | Total | | 86 | 100% |
| Total | | 86 | 100% | 1º | Familiar, sai da convivência familiar | 3 | 3% |
| 1º | Amputação | 0 | 0% | 2º | Econômica, não conseguiu sustentar a família | 54 | 63% |
| 2º | Arranhões leves | 54 | 63% | 3º | Trabalho, perdeu o emprego | 10 | 12% |
| 3º | Fraturas | 8 | 9% | 4º | Pessoal, fiquei com o problema irreversível | 2 | 2% |
| 4º | Outros | 24 | 28% | 5º | Outros | 17 | 20% |

A tabela 5 demonstra que os ferimentos obtidos foram arranhões leves 63%, fraturas 9%, e outros 28%. De fato, um trânsito seguro consiste em garantia constitucionais, que garantam o direito à vida e à incolumidade física de todos os usuários das vias terrestres (Farias & Braga, 1999). Entretanto, a responsabilidade pelo trânsito seguro é dever de todos, não podendo o autor do acidente se eximir de sua parcela de culpa, garantir tal segurança e direito do cidadão exigir tal proteção ao Município e Estado.

Observa-se que o fator econômico 63% dos entrevistados tiveram problemas com relação a este item. Nota-se que a questão econômica é muito importante, pois avalia-se a necessidade humana em garantir a subsistência por meio do pagamento de indenizações em valores, por mais que tivessem despesas hospitalares, ficassem inválidos ou não sobrevivesse em decorrência de acidentes automobilísticos, caso em que os beneficiados com a indenização serão os seus herdeiros, uma vez que tais benefícios independem do pagamento ou adimplência do referido seguro (Vincente, 2012)

Assim, em uma reflexão sobre as questões empregadas aos entrevistados observou-se que muitos não fazem uso do seguro DPVAT pelo fator burocracia, advogado e o fator principal do desconhecimento sobre a cobertura do seguro.

4.1.2 Projeção de Indenizações com Base nos Registros do Município

A projeção de valores conforme os estudos de Corrar e Theóphilo (2015) advém de simular valores com base em dados como forma de obter informações capazes de permitir avaliação individualizada dos tipos de indenizações do seguro DPVAT. Perante as indenizações atribui-se vários percentuais, principalmente aos tipos de fraturas, conforme a seguir:

| | 2016 | Valores de indenização |
|------------------------|------|------------------------|
| Morte acidentes | 100% | 13.500,00 |
| Fraturas A | 50% | 6.750,00 |
| Fratura B | 25% | 3.375,00 |
| Fratura C | 10% | 1.350,00 |
| Invalidez | 70% | 9.450,00 |

Fig. 3: Valores de indenizações e percentuais de pagamento

Fonte: Seguradora Líder (2017)

Quanto as informações de avaliação do risco e a própria solvência, envolvido nas indenizações, identificou-se que foram evidenciadas de forma bastante limitada, cumprindo, de certa forma, as exigências do SUSEP.

Tabela 6

Projeção em valores por órgão.

| | Boletins de ocorrência | | DETRAN | | UPA CAPANEMA | |
|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | 2016 | 2017 (andamento) | 2016 | 2017 (andamento) | 2016 | 2017 (andamento) |
| Morte acidentes | 702.000,00 | 756.000,00 | 567.000,00 | 162.000,00 | 607.500,00 | 432.000,00 |
| Fratura A | 567.000,00 | 472.500,00 | 567.000,00 | 526.500,00 | 681.750,00 | 830.250,00 |
| Fratura B | 283.500,00 | 236.250,00 | 283.500,00 | 263.250,00 | 340.875,00 | 415.125,00 |
| Fratura C | 8.100,00 | 4.050,00 | 8.100,00 | 4.050,00 | 8.100,00 | 10.800,00 |
| Invalidez | 56.700,00 | 28.350,00 | 56.700,00 | 28.350,00 | 56.700,00 | 75.600,00 |
| TOTAL | 1.617.300,00 | 1.497.150,00 | 1.482.300,00 | 984.150,00 | 1.694.925,00 | 1.763.775,00 |

Poucas empresas seguradoras detalharam o perfil de risco específico, os limites de tolerância de risco, e os consequentes valores pagos por cidade, somente por região. Ao avaliarmos a região Norte com um total R\$ 151.570.575,80 no ano de 2016, deveria repassar para a cidade de Capanema R\$ 1.617.300,00 de acordo com os boletins de ocorrência; Pelas projeções do DETRAN, o valor R\$ 1.482.300,00 e; Para o UPA, o valor R\$ 1.694.925.

Estas informações confirmam as controvérsias nos valores de indenizações de DPVAT, confirmando com o um dos entrevistados:

| | |
|--|--|
| Delegado Interino de Capanema-Pará | “A possíveis diferenças do quantitativo de dados de acidentes é dado, devido muitos acidentados não darem entrada no boletim de ocorrência, com medo de sofrerem as sanções devidas. Além disso, os registros que possuem maior frequência são os realizados com vítimas com ferimentos relativamente graves, e alguns acidentes em que a viatura dá o fragrante”. |
| Diretora da Unidade de Pronto Atendimento- UPA | As possíveis diferenças deve ser dá porque muitos dos atendidos desconhecem seus direitos. Nós também não temos esta informação para direcioná-los. Além disso, só informamos os caso à polícia em que houve ocorrência de óbito. |

| | |
|---------------------------|---|
| Diretoria do Detran Local | Nós temos o registro dos acidentados que o DETRAN –PA realiza. É feito em cruzamento com a Polícia Rodoviária Federal e Estadual. O boletim sempre é feito mensalmente, e para balanço. Entretanto, o número de usuários que utilizam o DPVAT não são iguais aos dos acidentados, uma vez que temos situações de muitos condutores estarem legalizados. |
|---------------------------|---|

Fig. 4: Entrevista sobre controvérsias**Fonte:** Entrevista (2017)

Observa-se que estas diferenças presentes nas informações destes órgãos, evidenciam uma perda significativa para aqueles acidentados que muitas vezes necessitam deste recurso para ter adequados cuidados necessários à recuperação do acidente.

Isto demonstrar que, a população não se atenta em efetuar a busca de informações sobre os procedimentos de como solicitar o seguro DPVAT, pelo aspecto burocrático, perfazendo valores significativos para SUS (Santos, 2013). Conforme evidenciado a seguradora líder e os próprios órgãos em discussão, deveriam ter uma forma de evitar estas controvérsias para que sejam mais fidedignos a realidade no que se refere às indenizações. As Seguradoras Líder ao desenvolver o seu controle, deveriam evidenciar estas discordâncias quantitativas, uma vez que, a empresa prega pela eficiência do controle que deveriam demonstrar na realidade, em ambientes externos e internos.

Outro ponto é o fato da governança de risco operacional e a apresentação de quadros comparativos que permitam avaliar o pagamento de indenizações, não somente por região mais por municípios. Ao se analisar as controvérsias existentes por órgão com o resultado de indenizações pagas no Norte, teremos o seguinte quadro.

Tabela 7

Projeção das controvérsias indenizatórias órgãos públicos versus seguradora líder

| ANO CALENDÁRIO 2016 | | | | | | | | |
|----------------------|-------------------|----------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
| Solicitação | Q. Jan a Dez 2016 | Valor de Indenização | BO | Variação (%) | DETRAN | Variação (%) | UPA | Variação (%) |
| Morte | 1.200,00 | 16.200.000,00 | 702.000,00 | 4,33% | 567.000,00 | 3,50% | 607.500,00 | 3,75% |
| Invalidez permanente | 10.564,00 | 99.829.800,00 | 56.700,00 | 0,06% | 8.100,00 | 0,01% | 8.100,00 | 14,3% |
| ANO CALENDÁRIO 2017 | | | | | | | | |
| Solicitação | Q. Jan a Nov 2017 | Valor de Indenização | BO | Variação (%) | DETRAN | Variação (%) | UPA | Variação (%) |
| Morte | 1.451,00 | 19.588.500,00 | 756.000,00 | 3,86% | 162.000,00 | 0,83% | 432.000,00 | 2,2% |
| Invalidez permanente | 8.851,00 | 83.641.950,00 | 28.350,00 | 0,03% | 28.350,00 | 0,03% | 75.600,00 | 0,09% |

Na tabela 8, efetua-se a análise das indenizações de acordo com o órgão avaliado. Neste quadro adota-se as quantidades indenizatórias do Estado Pará e seu respectivo valor montante de indenização, pois isto efetua-se a comparação com os valores de remuneração projetadas de acordo com cada órgão. Nota-se que, nesta projeção exclui-se os valores de DAMS, por não ter valores e quantidades mencionadas pelos órgãos analisados e que se utilizou como comparação para invalidez referente à fratura A.

Em valores percentuais os órgãos não possuem tanta diferença de informações, porém em valores monetários as diferenças de indenizações que deveriam ser pagas são bem expressivas.

Dessa forma, as funções dos controles das seguradoras poderiam expressar melhor as políticas de subscrição ou melhor, o detalhamento de suas atividades sobre a adequação de acordos de indenizações de seguros (Williams et al., 2015) e a solvência do risco do seguro (Floryszczak, Le Courtois & Majri, 2016)

Avalia-se que, sem controle a população não consegue estimar e saber o valor exato que a população deixou de solicitar em se considerando os atendimentos por acidentes, e conseqüentemente cobrar e verificar se este recurso local, não utilizado foram destinados para o SUS para garantir os atendimentos nas Unidades de Pronto Atendimento ao público.

Ressalta-se que, corroborando com Ilic, Avdalovic, Obadovic, (2011), em nenhum momento do estudo identifica-se a preocupação das Seguradoras quanto à avaliação equivocada do risco de seguro, muitos menos do Estado, para identificar se existem diferenças de informações.

5. Considerações Finais

O artigo culminou que possibilitou retratar as características do Seguro DPVAT e as controvérsias existentes nos registros e na conseqüente indenização, de direito dos proprietários dos veículos automotores e das próprias vítimas de trânsito.

O estudo procurou evidenciar os objetivos propostos e ainda responder o quesito norteador de pesquisa: Quais as controvérsias existentes entre os registros de acidentados e o pagamento de indenização do DPVAT da cidade de Capanema, Pará?

Informa-se que, por mais que alguns fatores dificultaram a realização do estudo, porém foi possível atingir os objetivos propostos, no momento que se conseguiu os dados quantitativos de cada órgão (Delegacia, UPA e DETRAN). Foi possível efetuar as primeiras análises sobre as controvérsias nos pagamentos de DPVAT, no momento em que foi identificado um quantitativo de mortos, fraturados e inválidos em cada órgão, conseqüentemente os valores de indenizações seriam diferenciados, dados pela falta de confronto de informações entre os órgãos públicos.

Em segundo, quando se comparou o quantitativo de acidentes registrados no ano de 2016, obteve valores diferentes, no quesito - simulação em valores, todos os perfis indenizatórios. Dessa maneira, o estudo mostrou que comparar os órgãos não é o bastante para ratificar que a Seguradora Líder não pagou todas as indenizações de acordo com os quantitativos pesquisados, mas que somente pagou os segurados que deram entrada nas suas solicitações.

Pode se concluir que, a burocracia no processo faz com que as pessoas tenham uma maior dificuldade de requerer o seguro, uma vez que identificou-se que este é obrigatório, e ainda, é um seguro social, cujo valor ainda é pouco conhecido, fato este, observado durante a pesquisa realizada no município de Capanema – Pará, portanto não há dúvida que algo precisa ser feito, no aspecto conscientização e também na cobrança da população em exigir cobrar os recursos não pagos pela Seguradora Líder, seja efetivamente encaminhados para SUS.

Através dos anuários estatísticos da Seguradora Líder se tem as informações dos valores repassados, e os mesmos que devem ser cobrados, para atendimento da população. Devido a seguradora líder se tratar de um consórcio, se pesquisou nas juntas comerciais o arquivamento dos demonstrativos contábeis, se obteve através de uma “certidão de inteiro teor”, cópia do arquivamento dos demonstrativos, entretanto, continha informações em caráter nacional e não separado unidade federativas. Assim, espera-se que este trabalho sirva para despertar a curiosidade de novas pesquisas a respeito do tema.

Referências

Almeida. C. (2017). *Finanças Pessoas: Seguro DPVAT online*. (Acessado em setembro de 2017). <https://noticias.uol.com.br/economia/financas/seguros/dpvat.jhtm>.

Amaral, H. F.; Vilaça, C. S. I.; Barbosa, C.F. M. & Bressan, V. G. F. (2004). Fundos de pensão como formadores de poupança interna: uma alternativa para o financiamento da atividade econômica. *RAC – Revista de Administração Contemporânea*, 8(2): 137-158, abr./jun.

Azevedo, Aline Passos de. (2008). Responsabilidade civil em acidentes de trânsito automobilístico – aspectos relevantes da legislação, doutrina e da jurisprudência. *Semina: Ciências Sociais e Humanas, Revista*. Londrina, 29(1): 61-74, jan./jun.

Badea, D. G. & Novac, L. E. (2001). Risk management – to become or should become a competitive advantage for the Romanian insurance companies. *The Bucharest Academy of Economic Studies*, 1(1): 57-65.

Brasil (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. (Acessado em ago. 2017). http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm.

Brasil. (1997). *Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília. (Acessado em ago. 2017). http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm.

Brasil (1974). *Lei Nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974*. (Acessado em setembro de 2017). http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6194.htm.

Bryce, C. et al. (2016). Should the insurance industry be banking on risk escalation for Solvency II? *International Review of Financial Analysis*, 46: p. 131-139.

Cabral, J. R. (2010). Serviço Social e o Trânsito com Ênfase no seguro DPVAT, Balbinas Matos.

Comitê de Pronunciamento Contábeis - CPC (2008). *CPC II- Contratos de Seguro*. Acesso em agosto de 2017. <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=42>.

Coelho, N. N. A. & Camargos, M. A. (2012). Investimentos em previdência privada fechada: uma análise comparativa com outras opções de aplicações financeiras no Brasil. *Contextus - Revista Contemporânea de Economia e Gestão*. Vol. 10 - Nº 2 - jul/dez.

Conde, N. C.; Ernandes, I. S.(2007). *Atuária para não atuários*. São Paulo: ABRAPP/ICSS/SINDAP, .168 pg.

Contador, C. R., Cosenza, C. A. N., Lins, M. E. & Gonçalves Neto, A. C. (2000). Avaliação da Performance do Mercado Segurador Brasileiro através ‘do método DEA (Data Envelopment Analysis) no primeiro semestre de 1999. In: *SIMPOSIO BRASILEIRO DE PJ*; pesquisa operacional, 32, 2000. Viçosa/MG. Anais do XXXII SBPO. Viçosa: SOBRAPO,

Cruz, M. J. A. (2013). *Os impactos dos acidentes de trânsito por lesão corporal na vida dos vitimados em face ao controle social do estado*. Universidade da Amazônia – Unama. Pró-Reitoria de pós-graduação, pesquisa e extensão - pppe núcleo de estudos e pesquisa em qualidade de vida e meio ambiente programa de mestrado em desenvolvimento e meio ambiente urbano. Belém.

Detran (2017) Departamento de Trânsito do Estado do Pará. (Acessado em: setembro de 2017). <http://www.detran.pa.gov.br/>.

Didini. T. L. (2015). A Teoria do Risco Putativo no Contrato de Seguro. *Cadernos de Seguro*: teses, 19(45). Rio de Janeiro.

Faria, E. O. & Braga, M. G.e C. (1999). Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, p. 95-107.

Ferreira, B. P. (2006) *Análise do risco de não superação da meta atuarial em fundos de previdência*. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Florysczark, A. & Le Courtois, O.; Majri, M. (2016) Inside the Solvency 2 black box: net asset values and

solvency capital requirements with a least-squares Monte-Carlo approach. *Insurance: Mathematics and Economics*, 71: 15–26. <http://dx.doi.org/10.1016/j.insmatheco.2016.07.005>.

IBGE (2018). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Panorama Social Histórico e Pesquisa*. (Acessado em janeiro de 2018). <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/capanema/panorama>.

Ilic, M. M., Avdalovic, V. & Obadovic M. D. (2011). Development of model for insurance risk management and its application to insurance companies operating in the Serbian market. *Journal of Business Management and Economics*. 2(6): 223-228.

Macedo, M. A. S., Silva, F. F. & Santos, R. M. (2006) Análise do mercado de seguros no Brasil: uma visão do desempenho das seguradoras no ano de 2003. *R. Cont. Frn. USP / São Paulo 'Especial Atuária*, p 88 – 100. Dez..

Martins, Rafael Tárrega.(2008). *Seguro DPVAT*. 3. ed. Campinas; Servanda, p.54.

Merize, Thais Elane. (2005). *Proposta de um método de decisão: contratar seguros, constituir reservas ou provisões*. Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio Econômico, Departamento de ciências contábeis, Florianópolis, maio de 2005.

Motta, C.D. (2007). *Direito matrimonial e seus princípios jurídicos*. São Paulo: Revista dos Tribunais.

Mourad, N. A; Paraskevopoulos, A. (2009) *IFRS 4: Introdução à Contabilidade Internacional de Seguros*.1. ed. Saraiva. São Paulo.

Negrini, P. P. O. (2010) *A fraude contra o seguro – aspectos técnicos e jurídicos*. Ansp – academia nacional de seguros e previdência.

Negrini, P. P. (2002) O Custo da Fraude para o Brasil. *Revista. Gazeta Mercantil*, São Paulo, outubro.

Pautz, S. (2012) Avaliação das experiências e perspectivas da educação no trânsito no município Panambi (RS). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Escola de Administração. Curso de especialização em gestão pública municipal. Porto Alegre.

Prefeitura de Capanema (2017). *Guia do município*. (Acessado em jan. 2018). <https://www.capanema.pa.gov.br/guiaomunicipio.php>.

Rizzardo, A. (2003). *Comentários ao Código de trânsito brasileiro*. 4. ed. rev. atual. e ampl. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais.

Rodrigues, J. Educação e mobilidade: rumo a um novo caminho. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*. Ano 25, 2003. 3 trimestre.

Rodrigues, Vera M. de C. P. (2010) *Fundamentação filosófica do princípio do mutualismo nos contratos de seguro*. 2010. 167 f. Tese (Doutorado em Direito) – Programa de Pós-graduação em Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

Santos, L. S. B. (2013) *Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre- DPVAT: um estudo de caso na cidade de Pimenta Bueno- RO*. Trabalho de Conclusão de Curso Cacoal.

Seguradora Líder. (2017a). *Boletim estatístico Período*. Ano 06, volume 04.

Seguradora Líder. (2017b) *Boletim estatístico Período*. Ano 07, Boletim Extra.

Seguradora Líder (2017). *Seguro DPVAT Uma conquista, um direito*. 4. Ed. online: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Livro-DPVAT.pdf>.

Seguradora Líder. (2017). Tabela de prêmios e garantias vigente no mês de janeiro de 2017 nos termos da resolução, nº 342 de 19 de dezembro de 2016 do CNSP do Ministério da Fazenda. 2017.

Slywotzky, A. J. & Drzik, J. (2005). Countering the biggest risk of all. *Harvard Business Review*, 83(4): 78-88, 133.

Souza, A. A., Silva, M. D. C.arvalho & Lara, Cynthia Oliveira. (2017). *Contabilidade de Seguradoras: estudo comparativo entre as Normas Brasileiras e as Normas Internacionais*. Disponível em: www.congressocfc.org.br/hotsite/trabalhos_1/470.pdf Acesso em setembro de 2017.

Vasconcellos, E. A. (2001) *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume.

Vicente, C. L.. (2012) *Constitucionalidade do seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres- DPVAT*. Universidade Católica Dom Bosco curso de direito campo grande - Ms .

Williams, R. L. et al. (2015). *Application of the Solvency II actuarial function to general insurance firms*: by the Actuarial Function Working Party. United Kingdom: Institute and Faculty of Actuaries.