

**FACULDADE NOSSA SENHORA DE APARECIDA - FANAP  
CURSO DE DIREITO**

**JOSÉ DIVINO DE OLIVEIRA**

**O SEGURO OBRIGATORIO DPVAT  
AS MUDANÇAS ADVINDAS DA LEI 11.  
945 DE 2009**

**APARECIDA DE GOIÂNIA  
2016**

JOSÉ DIVINO DE OLIVEIRA

**O SEGURO OBRIGATORIO DPVAT**  
**AS MUDANÇAS ADVINDAS DA LEI 11.**  
**945 DE 2009.**

Artigo Científico, apresentado à Banca Examinadora do Trabalho de Conclusão de Curso – TCC II, do Curso de Direito da Faculdade Nossa Senhora Aparecida (FANAP), como requisito para a obtenção do título de Bacharel em direito.

Orientadora: Prof. Ms. Maria Disselma Tôrres de Arruda.

APARECIDA DE GOIÂNIA  
2016



## ATA DA SESSÃO DE DEFESA DE TCC

O trabalho final intitulado “O SEGURO DPVAT E AS MUDANÇAS ADVINDAS DA LEI 11.945/2009”, elaborado pelo aluno **JOSÉ DIVINO DE OLIVEIRA**, matrícula nº **201120269**, foi apresentado em sessão pública de avaliação em 22 de junho de 2016, às 21:00 horas, perante a Banca Examinadora, formada pelos membros que abaixo assinam, presidida pela orientadora, Profª **Maria Disselma Tôres de Arruda**, tendo obtido aprovação com nota (80) oito, julgada e aprovada para suprir a exigência parcial à obtenção de grau de **Bacharel em Direito**, em conformidade com a Resolução CNE/CES nº 9 e regulamento de TCC da Faculdade Nossa Senhora Aparecida FANAP.

Goiânia (GO), 22 de junho de 2016.

Profª Ms. **Maria Disselma Tôres de Arruda**  
Orientadora

Prof. Ms. **Guilherme Martins Teixeira Borges**  
Membro da Banca

Prof. Ms. **Samuel Balduino Pires da Silva**  
Membro da Banca

## RESUMO

A pesquisa desenvolvida deste trabalho mostra a evolução desde a criação do seguro DPVAT pela Lei 6.194/74, na qual determinada a obrigatoriedade da contratação do seguro e sua evolução até o advento da Lei 11.945/09 que vigora no país. Determinando assim quem pode e quando pode, quais valores e como proceder pra receber a indenização, que mesmo com mais de 30 anos em vigor ainda permanece desconhecida por grande parte da população. Apesar do alto montante recebido pela contratação do seguro o valor destinado ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), não e usado devidamente para a prevenção de acidentes, como melhor fiscalização, conscientização para condutores assim preservando não só a sua vida mais de toda sociedade.

**Palavras-chaves:** Seguro DPVAT.Indenizações.

## **ABSTRACT**

The research developed in this work shows the evolution since the creation of safe DPVAT by Law 6.194 / 74, where it was determined the obligation of the insurance contract and its evolution to arrive in Law 11,945 / 09 in force in country. determining so who can and when can , what values and how to proceed to receive the compensation , that despite more than 30 years in force in our country is still a large number of victims who do not know the benefit . although high amount received by the insurance contract the amount allocated to DENATRAM not used properly and to prevent accidents such as better surveillance, awareness for drivers thus preserving not only his life over the whole society.

**Keywords:** Safe DPVAT.Indenizações.

## INTRODUÇÃO

O aumento exagerado do números de veículos automotores, é devido ao fato de que as pessoas o veem como um bem necessário individual ou coletivo. Este aumento significativo no número veículos acarreta um números elevados de acidentes que causam mortes, mutilações e prejuízos materiais. O trânsito está ligado diretamente ao ser humano, modo de vida e às facilidades de obtenção desse bem ou serviço, aliado às leis brandas. Pode-se constatar que a maioria dos acidentes ocorre por desrespeitos às regras estabelecidas pelo CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

Este trabalho tem como destaque o Seguro Obrigatório DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores), que é destinado á indenização de vítimas de acidentes de trânsito ocasionados por veículos automotores, seja a vítima motorista, passageiro ou pedestre, que poderá ser indenizado ou reembolsado por morte, invalidez permanente e despesas médicas hospitalares (DAMS).

Para fazer a solicitação do DPVAT não é necessário assessoria jurídica ou despachante, a própria vítima ou um beneficiário com a documentação necessária pode ir a uma seguradora consorciada ou agência dos correios, pois o atendimento é simples e gratuito. Mas muitas vítimas acabam não usufruindo deste benefício, por falta de conhecimento e divulgação.

O DPVAT foi introduzido no ordenamento jurídico brasileiro, através do artigo 20 do decreto-lei nº 73/66, e possui caráter impositivo. A criação do instrumento teve como objetivo amenizar os danos ocasionados por veículos automotores de via terrestre é embarcações.

---

<sup>1</sup> Artigo apresentado como requisito para conclusão de graduação no curso de Direito da Faculdade Nossa Senhora Aparecida (FANAP).

<sup>2</sup> Aluno graduando em direito pela (FANAP).

<sup>3</sup> Graduada em Direito pela (PUC Goiás), Graduação em Serviço Social pela (PUC Goiás), Mestre Direito Relações Internacionais e Desenvolvimento pela (PUC Goiás), Membro do Instituto dos Auditores Internos do Brasil, advogada e coordenador de Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) da FANAP e orientadora do artigo.

## 1. SEGURO DPVAT- FUNÇÃO SOCIAL E ALTERAÇÕES

O Seguro Obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de via Terrestre surgiu como proteção social, devido ao elevado tráfego de veículos aliado a uma grande disputa de espaço com os pedestres. Surge assim, a necessidade social de algo que amparasse a vítima, que por muitas vezes não tinha condições de arcar com as despesas financeiras causadas pelo acidente.

O Seguro DPVAT foi criado pelo decreto nº 73 de 21 de novembro de 1966 e regulamentado pela lei nº 61.867. No ano de 1968 tornou-se obrigatório para qualquer proprietário de veículo terrestre o pagamento do licenciamento. No início surgiram diversas divergências sobre a referida lei, mas o governo militar, em 1969, decretou a Lei 814 que trouxe várias mudanças para o seguro DPVAT, uma delas foi a exclusão por danos materiais e a correção e atualização dos valores pagos nos casos de morte. Neste sentido:

*Quando se afastou da natureza de responsabilidade civil e converteu-se num seguro de danos pessoais, o seguro DPVAT passou a ocupar-se do ressarcimento de danos pessoais experimentados pelos envolvidos na ocorrência, atribuindo direitos à vítima, proprietário ou motorista, causador ou não do evento. Tal posicionamento demonstra claramente a presença da teoria do risco ou responsabilidade objetiva no instituto (MARTINS, Rafael Tárrega, 2008. p.33).*

Em 1986 a forma de pagamento do seguro DPVAT foi alterada, bem como a forma de recebimento do prêmio. Não existe distinção entre vítimas e beneficiários do seguro. E quando ocorresse acidente o indivíduo deveria se dirigir até a seguradora em que foi pago o seguro para solicitar o pagamento da indenização. Após essa mudança foi criado um convênio, no qual vários seguradores se conveniaram ao DPVAT, passando o prêmio a vítima, por sua vez poderia solicitar a indenização em qualquer seguradora conveniada.

A Lei 8.441/92 passou por uma nova alteração, e os veículos não identificados (VNI), passaram a ser cobertos integralmente por morte, pelo valor segurado e, também, deixou de ser obrigatório a comprovação do pagamento do seguro.

O DPVAT no passar dos anos foi modificado conforme a necessidade, a data do acidente passou a ser exigida como uma das informações mais importantes,

para a orientação das vítimas beneficiárias do Seguro. Devido a essas alterações em 2007 as normas do seguro DPVAT foram ratificadas e a Lei 11.482 foi promulgada, desta forma as indenizações deixaram de ter como base salário mínimo.

Martins (2009) destaca que atualmente, as formas de indenização são diversificadas tendo como base as necessidades. Nos seguros pessoais. Objeto do seguro é a vida e, por assim ser, possui um valor incomensurável. O montante de indenização é determinado na medida da necessidade do segurado de se precaver contra um acontecimento inesperado ou trágico, capaz de abalar irremediavelmente sua estrutura pessoal e familiar. No ano de 2009 a lei 11.945/09, alterou as duas formas de seguro, por morte e invalidez e reembolso de despesas de assistência médica e suplementares (DAMS).

Apesar do seguro obrigatório ter surgido devido a uma necessidade social, o frequente risco pela exposição é cada vez mais intenso devido ao fluxo de veículos terrestres, em relação aos pedestre, muitos ainda desconhecem as previsões legais contidas no seguro obrigatório, o que leva, as vítimas a perderem o prazo para início dos procedimentos.

*Pode se dizer que o seguro obrigatório deixou de ser caracterizado como um seguro de responsabilidade civil do proprietário, para se transformar em um seguro social em que o segurado é indeterminado, só se tornando conhecido quando da ocorrência do sinistro, ou seja, quando assumir a condição de vítima de um acidente automobilístico. Segundo o autor, o proprietário do automóvel, ao contrário do que ocorre no seguro de responsabilidade civil, não é o segurado, e sim o estipulante em favor de terceiro (FILHO 2003, p. 153).*

O seguro DPVAT é realizado de forma gratuita para qualquer cidadão que necessite dessa proteção, sendo assim, as pessoas devem ser orientadas sobre seus direitos, quando ocorrerem acidentes com morte ou invalidez e (DAMS).

*O seguro Obrigatório de veículos automotores de vias terrestres – DPVAT, diferentemente de outras espécies de seguro, é dotado de função social altamente relevante, sobretudo quando se analisa com requintes de detalhes os valores pertinentes a sua finalidade (MARTINS, 2009, p.25).*

Segundo Martins (2009), a função deste serviço é fornecer às vítimas de trânsito um atendimento humanizado devido ao momento de fragilidade em que se encontram, em razão do acidente.

Sendo um direito do cidadão, esta socialização serve para interagir o cidadão com a instituição, contribuindo para que este adquira conhecimentos dos

seus direitos e deveres. Para tanto, é importante a divulgação do texto legal para toda a comunidade.

A função social do seguro DPVAT, também deve ser um grande formador de poupança interna para o país, suprimindo lacunas que o Estado não consegue preencher, como nas áreas saúde, da previdência complementar, do próprio seguro fornecendo assistência e ajuda para as vítimas de acidentes de trânsito e erros médicos (RODRIGUES,2000).

Sendo assim, para amparar as vítimas de acidentes de trânsito, que não podem arcar com as despesas foram fixados pela Lei 11.482/07, valores para as indenizações, conforme demonstrações da tabela abaixo.

#### DPVAT – Indenizações para vítimas

Dano	Percentual	Valor
<b>PERDA TOTAL</b>		
Perda total da visão de ambos os olhos	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de ambos os braços	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de ambas as pernas	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de ambas as mãos	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de um braço e uma perna	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de uma das mãos e um dos pés	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de ambos os pés	100%	R\$ 13.500,00
Alienação mental total incurável	100%	R\$ 13.500,00

#### DPVAT – Indenizações para vítimas

Dano	Percentual	Valor
<b>PERDA TOTAL</b>		
Perda total da visão de ambos os olhos	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de ambos os braços	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de ambas as pernas	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de ambas as mãos	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de um braço e uma perna	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de uma das mãos e um dos pés	100%	R\$ 13.500,00
Perda total do uso de ambos os pés	100%	R\$ 13.500,00
Alienação mental total incurável	100%	R\$ 13.500,00

Dano	Percentual	Valor
<b>PERDA PARCIAL - PARTE SUPERIOR</b>		
Perda total da visão de um olho	30%	R\$ 4.050,00
Quando não tiver a outra visão	70%	R\$ 9.450,00
Mudez Incurável	50%	R\$ 6.750,00
Fratura não consolidada do maxilar inferior	20%	R\$ 2.700,00
Anquilose total de um dos cotovelos	25%	R\$ 3.375,00
Anquilose total de um dos punhos	20%	R\$ 2.700,00
Surdez total incurável de um ouvido	20%	R\$ 2.700,00
Surdez total de ambos os ouvidos	40%	R\$ 5.400,00
Anquilose total de um dos ombros	25%	R\$ 3.375,00
Fratura não consolidada de um dos braços	30%	R\$ 4.050,00
Perda total de um dos braços	70%	R\$ 9.450,00
Anquilose total de um quadril	20%	R\$ 2.700,00
Perda total de uma das mãos	60%	R\$ 8.100,00
Perda do dedo mínimo	12%	R\$ 1.620,00
Perda do dedo anular	09%	R\$ 1.215,00
Perda do dedo médio	12%	R\$ 1.620,00
Perda do indicador	15%	R\$ 2.025,00
Polegar	18%	R\$ 2.430,00
Metacarpiano	25%	R\$ 3.375,00

Dano	Percentual	Valor
<b>PERDA PARCIAL - PARTE INFERIOR</b>		
Fratura não consolidada do fêmur	50%	R\$ 6.750,00
Fratura não consolidada de uma perna	25%	R\$ 3.375,00
Perda total do uso de uma perna	70%	R\$ 9.450,00
Fratura não consolidada da rótula	20%	R\$ 2.700,00
Anquilose total de um joelho	20%	R\$ 2.700,00
Anquilose total de um dos tornozelos	20%	R\$ 2.700,00
Fratura não consolidada de um pé	20%	R\$ 2.700,00
Perda total de um dos pés	50%	R\$ 6.750,00
Perda parcial de um pé	25%	R\$ 3.375,00
Amputação do primeiro dedo do pé	10%	R\$ 1.350,00
Amputação de qualquer outro dedo do pé	03%	R\$ 405,00
Encurtamento de uma perna de 5 cm ou mais	15%	R\$ 2.025,00
Encurtamento de uma perna de 4 cm	10%	R\$ 1.350,00
Encurtamento de uma perna de 3 cm	06%	R\$ 810,00
Menos que 3 centímetros não tem indenização		
Fonte: <a href="http://www.dpvatbrasil.com.br/dpvatIndenizacao.asp">http://www.dpvatbrasil.com.br/dpvatIndenizacao.asp</a>		

## 1.2. MUDANÇAS ADVINDAS COM A LEI 11.945

Com a modificação da Lei do Seguro Social DPVAT, Lei nº 6.194/74, pela Lei de 11.945/09, e com a evolução da jurisprudência, os referidos diplomas legais passaram a ser considerados como inconstitucional, por entender que o valor da indenização foi minorado por uma quantia estanque de treze mil e quinhentos reais (13.500,00) por morte ou por invalidez, havendo um retrocesso da garantia já

adquirida pela população geral, deixando de ser pago o valor de 40 (quarenta) salários mínimos, decretado no artigo 3º original da lei nº 6.194/74.

Os valores das indenizações previstos na Lei nº 6.194/74, por danos pessoais causados por veículo terrestre resultante em morte é de R\$ 13.500,00 (Treze mil e quinhentos reais). Nos casos em que as vítimas apresentem invalidez permanente completa ou incompleta, terão direito a um valor suplementar de R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais). Para a comprovação dessas despesas, que não podem ultrapassar este montante, é necessário a apresentação comprovada dos gastos com notas fiscais, sejam de hospitais, clínicas ou especialidades médicas particulares. Vale ressaltar, que acidentados atendidos pela rede pública não serão ressarcidos. (MARTINS,2010).

Com as medidas provisórias 340/2006(Lei nº11.482/07) e 451/2008 (Lei nº11.945/09) os cálculos de indenizações foram modificados. Em caso de acidente com vítima fatal, o valor a ser pago é 40 (quarenta) salários mínimos, já o reembolso o valor a ser pago é de 8 (oito) salários mínimos.

De acordo com Souza (2007, p. 73):

*O seguro obrigatório é resultado de um longo e gradual processo histórico do seguro. Seu surgimento está ligado a “[...] necessidade de intervenção do Estado nas relações privadas no intuito de manter o equilíbrio social, dada a progressiva complexidade das relações intersubjetivas advindas do vigoroso progresso humano”.*

Todos os cidadãos que sofrem acidentes de trânsito no país têm direito à solicitação da indenização, inclusive se ele for estrangeiro. Tanto motoristas, passageiros e pedestres estão protegidos pela lei em uma das três modalidades deste seguro: por morte, invalidez (total ou parcial) ou DAMS (despesas de assistência médica e suplementares).

Enfatiza-se, ainda, que o não pagamento não interrompe a cobertura, mas o inadimplente pode ser pela seguradora do consórcio.

Em acidentes que geram vítimas fatais, é garantido o direito de indenização aos herdeiros legais. Sendo assim, o capital segurado será pago metade ao conjugue e o restante aos herdeiros do segurado. O pagamento das indenizações em vigor hoje, encontra-se previsto na Lei nº11.482 de 2007 que até mês de maio do ano de 2016 não foram corrigidas.

## **2. SEGURO OBRIGATÓRIO PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES**

O valor do seguro DPVAT é fixado pelo (Conselho Nacional de Seguros Privados) CNSP para cada categoria de veículo terrestre, ou seja, para aqueles veículos que possuem motor próprio. O proprietário de veículo que está sujeito ao pagamento do seguro obrigatório estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito, deve pagar o seguro DPVAT à seguradora líder de consórcios.

A Lei ainda determina que o pagamento deve ser feito em cota única ou pela parcela do IPVA (Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores), de acordo com as regras de cada Estado. Atualmente esse valor é de R\$ 100.00 (cem reais).

O que torna o DPVAT um seguro *sui generis* é o fato de que todos os brasileiros são segurados, entretanto, quem arca com o pagamento dos valores do seguro são apenas proprietários de veículos terrestres automotores, “operando como que uma estipulação em favor de terceiro” (SANTOS, 2006, p. 561).

Estão isentos do pagamento do DPVAT os proprietários que tiveram seus veículos roubados ou que sofreram com perda total (por motivo de incêndio ou colisão). Nestes casos, é necessário solicitar baixa do veículo do cadastro ativo no Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN).

Independente da data do pagamento o seguro cobre acidentes ocorridos entre 1º de janeiro a 31 dezembro e o atendimento às vítimas e beneficiários é feito por uma rede de seguradoras conveniadas presentes em todo país.

O prazo para o pagamento ser liberado é de 30 (trinta) dias, se houver pendência de documentação esse prazo é suspenso, e reinicia-se quando for entregue completa na seguradora.

## 2.1 REQUERIMENTO DO BENEFÍCIO

O procedimento para requerimento é simples e gratuito e não é necessário o auxílio de advogado para a solicitação.

Todos os proprietários de veículos devem quitar o seguro obrigatório até a data de seu vencimento, em caso de inadimplência o veículo não é considerado licenciado. Antes de iniciar o processo, deve-se consultar a regularidade da seguradora conveniada com o DPVAT junto ao zinco (Sindicado dos corretores de Seguros).

O seguro DPVAT em sua essência possui a função de proteção social de brasileiros e estrangeiros, às pessoas que venham a se acidentar no trânsito

brasileiro, conforme afirma Costa (apud IAMAMOTO,2008, p.311) “a proteção social envolve múltiplas dimensões”, e o DPVAT configura-se como uma delas.

## 2.2 IMPACTO DO AUMENTO DAS INDENIZAÇÕES NO SETOR PÚBLICO

Os acidentes causam um grande impacto econômico, por acarretam altos gastos com acidentados.

Os gastos com acidentados recaem sobre o setor público e são relativos às internações, aos exames, terapia intensiva e procedimentos de primeiros socorros às vítimas.

As vítimas no trânsito, tem internações e tratamentos no serviço público, os acidentados recebem benefícios do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), que após 15 (quinze) dias de afastamento de trabalho.No Brasil, no ano de 2010, ocorreram 40.989 óbitos motivados por acidentes de trânsito, correspondendo a 66,6% das vítimas, desse total 27.298 são pedestres, ciclistas e/ou motociclistas. A tendência nacional na última década está marcada por uma evolução extremamente diferenciada:significativas quedas na mortalidade de pedestres; manutenção das taxas de ocupantes de automóveis; leves incrementos nas mortes de ciclistas e violentos aumentos na letalidade de motociclistas (WAISELFISZ, 2012.p,73).

Políticas de segurança adotada como uso de cinto de segurança, airbag, redução de velocidade e a lei seca, trouxeram resultados positivos com diminuição de 5% de números de mortes de 2013 para 2014. Já os números de indenizações por motocicletas vêm aumentando a cada ano na modalidade de invalidez permanente.

Dos recursos arrecadados do seguro DPVAT, 45% são destinados ao Sistema Único de Saúde (SUS) para ajudar no tratamento de vítimas de trânsitos.

## 3. SOLUÇÕES PRÁTICAS PARA ATINGIR O FIM DO SEGURO DPVAT

O Brasil tem cerca de 117 acidentes com vítimas fatais e 381 internações por acidentes diários. Segundo a Secretaria do Estado de Saúde –GO (SES-GO). Os acidentes de trânsitos tornaram-se um transtorno para a saúde pública, sobrecarregando os leitos de urgência e emergência do Estado de Goiás, pois somente em 2014, de janeiro a outubro, dos 60.741 pacientes que deram entrada no

Hospital de Urgência de Goiânia (HUGO), 8.657 foram vítimas de acidentes de trânsito.

*Elevado número de pacientes permanece, por semanas, meses ou até anos, em programas de reabilitação e fisioterapia, com perdas salariais e de emprego em decorrência desses eventos, mostrando a dimensão econômico-social do problema (CALIL et. al., 2009, p. 125).*

Em decorrência dos elevados números de acidentes e altos gastos públicos, o Governo do Estado de Goiás em parceria com as Secretarias de Saúde e de infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos criou um observatório de Saúde Humana do Estado de Goiás (OMSH), com o objetivo de diminuir acidentes com mortes fatais e identificar os principais fatores de riscos que causam acidentes.

### 3.1. FATORES QUE CONTRIBUEM PARA OS ACIDENTES DE TRÂNSITOS

Neste observatório ainda não foram feitas pesquisas conclusivas para saber quais os principais fatores que ocasionam vítimas de morte fatais. Já se sabe que as principais vítimas são homens adultos e jovens, podendo-se também concluir que os fatores responsáveis pela maioria dos acidentes são: excesso de velocidade e associação de direção e álcool.

Dado da Organização Mundial de Saúde apontam que:

*Historicamente, muitas das medidas para reduzir as mortes e ferimentos por acidentes de trânsito destinam-se a proteger os ocupantes dos veículos. No entanto, (...) cerca de metade das pessoas que morrem anualmente por acidentes de trânsito no mundo são pedestres, motociclistas, ciclistas e passageiros de transportes públicos. (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2009, p.IV).*

Através deste observatório foi implantado em Goiânia o comitê “vida no trânsito”, implementando fiscalização e intervenção viária. Para um trânsito menos violento e com menos consequências de vítimas fatais e invalidez (total ou parcial).

Algumas ações podem contribuir para amenizar acidentes em médio prazo, como; implantação de ciclovias, ciclo faixas, fiscalizações, medidas estruturais de segurança viária, campanha de maior conscientização.

Fell apud ROZESTRATEN, 1988. P, 92, defende a Teoria Causal para a ocorrência de acidentes de trânsito. Para esse teórico existe uma cadeia causal de fatores humanos, do veículo e do ambiente que contribuem para a ocorrência de acidentes, da seguinte forma: existe uma causa inicial, cujo efeito se transforma em outra causa da qual resultará outro efeito que irá se transformar em nova causa de

modo a formar uma cadeia de causas e efeitos até resultar na ocorrência do acidente. (ROZESTRATEN, 1988).

Outros tipos de medidas que ajudam a evitar acidentes de trânsito são bem simples de serem adotadas e praticadas, como realizar manutenções periódicas no veículo, evitar dirigir quando o tempo estiver nublado ou com tempestades, dirigir somente em boas condições físicas, mentais e emocionais, manter-se em boa distância de um carro para o outro, eliminar bebida alcoólica quando for dirigir.

Sobre fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes:

*Enquanto as autoridades culpam a irresponsabilidade, a imperícia, a negligência, a imprudência dos motoristas... Parecem esquecer-se do aumento desmesurado da frota, da precariedade das nossas vias e estradas e da falta de uma sinalização eficiente e de uma fiscalização moralizadora (NEVES, 2013, p.36)*

São medidas simples mas de grande eficácia quando se depara com números exorbitantes de acidentes com vítimas de mortes ou de invalidez, total ou parcial, uma vez que o poder público não trata o assunto com a importância que merece com campanhas educativas de qualidade e com bons centros de formações de condutores. Sendo assim, essa é uma das melhores formas de diminuição de acidentes.

#### **4 CONCLUSÃO**

Com a lei 6.194/74 do seguro DPVAT houve um avanço nos direitos das vítimas de acidentes de trânsito, Embora seja um serviço totalmente social muitos ainda desconhecem.

O seguro obrigatório é muito simples de ser requerido, primeiramente precisa-se verificar se a seguradora é credenciada ao seguro DPVAT para depois, levar toda documentação necessária, Esse serviço não precisa ter vínculo com terceiros, como advogados.

Anualmente o DENATRAM recebe bilhões de reais que são destinados à prevenção de acidentes de trânsito, só que o mesmo montante não é destinado para tal fim, sendo desviados e com muitas fraudes.

Enquanto os órgãos públicos não se solidarizar verdadeiramente aplicando leis mais severas, com maior fiscalização, centros de condutores de condutores de qualidades, que leve os condutores a ter consciência e responsabilidade, às indenizações só irão aumentar a cada ano, mas enquanto isso não acontece é necessário cada um condutor dirigir com cuidado e respeito ao próximo.

## REFERÊNCIA

BRASIL. **Código de ética do Assistente Social. Lei 8.662/93 de regulamentação da profissão.** – 3. ed. rev. e atual. – [Brasília]: Conselho Federal de Serviço Social, (1997).

CALIL, Ana Maria et. al. **ACIDENTES DE TRÂNSITO**, v. 17, n. 1, 2009.

FILHO, Cavalieri Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil. 4. ed. Ver. Ampl. E atual. São Paulo: Malheiros Editores, 2003.**

IAMAMOTO, Marilda Villela. **O Serviço Social na Contemporaneidade: Trabalho e Formação Profissional / Marilda Villela Iamamoto.** – 15. ed. – São Paulo, Cortez, 2008.

**INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL: ES HORA DE PASAR A LA ACCIÓN. GINEBRA, ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2009.** Disponível em.

MARTINS, Rafael Tárrega, **Seguro DPVAT. 3 ed. Campinas: Servanda, 2008.** p.33.

MARTINS, Rafael Tárrega. **Seguro DPVAT: seguro obrigatório de veículos automotores de vias terrestres / Rafael Tárrega Martins.** – Campinas, SP: Servanda Editora, 2009. 272p.

NEVES, Luiz Octávio Rocha Miranda Costa. **O novo Código de Trânsito sofre com a impunidade. Revista Visão Jurídica.** n. 81, p. 34-37, São Paulo: Escala, 2013.

RODRIGUES, Juciara, **500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem / Juciara Rodrigues; projeto gráfico André Brik – Curitiba: ABDETRAN, 2000.**

ROZERSTRATEN, Reiner, **J. A. Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos.** São Paulo: EPU, 1988.

SANTOS, Ricardo Bechara. **Direito de Seguro no Novo Código Civil. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Forense, 2006.**

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

WAISELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência, 2012.73p.**