

PROJETO DE LEI DO SENADO nº. , de 2007

Altera a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para alterar a concentração de álcool no sangue admitida para o condutor de veículo automotor.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 276 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 276. Fica impedido de dirigir veículo automotor o condutor que tiver:

I – álcool no sangue, em qualquer concentração, no caso dos condutores de transporte público e de escolares, motocicletas, motonetas, triciclos e quadriciclos;

II – concentração igual ou superior a três decigramas de álcool por litro de sangue, nos demais casos.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes. **(NR)”**

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As estatísticas sobre os acidentes de trânsito são estarrecedoras: mais de trezentas mil ocorrências por ano, com o registro de cerca de trinta e cinco mil vítimas fatais, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e do Ministério da Saúde, e até três vezes maiores, segundo pesquisadores da Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito – ABRAMCET (WWW.abramcet.com.br/pdf/014%20-%20ABRAMCET.PDF).

Entre os jovens, a situação é ainda mais dramática. Para a Organização Mundial de Saúde, trinta por cento das pessoas que morrem anualmente em decorrência de acidentes de trânsito têm menos de vinte e cinco anos de idade.

Segundo a médica Maria Helena de Mello Jorge, da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), integrante do Departamento de Epidemiologia da Faculdade de Saúde Pública da USP, onde leciona, os acidentes de trânsito são os principais causadores dos altos índices de mortalidade de crianças e jovens, confira:

“Na faixa de 10 a 14 anos, praticamente metade das mortes é de causa externa, como acidentes e violência. Já na faixa de 15 a 19 anos, os índices de mortes por causa externa sobe para 80%. No segundo grupo metade das mortes é de causa externa.”

O problema é relevante também do ponto de vista econômico. O **prejuízo causado pelos acidentes à economia nacional** foi estimado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em cerca de **vinte e oito bilhões por ano**, situação que pode se elevar em até sessenta e cinco por cento nos próximos anos, segundo a mesma estimativa, caso não haja a adoção de medidas preventivas radicais. Ou seja, estamos diante da perspectiva concreta de um astronômico prejuízo de mais de quarenta e seis bilhões de reais/ano.

É cediço, que boa parte desses acidentes está relacionada com o consumo exagerado de bebidas alcoólicas por parte dos motoristas. Embora não disponhamos de dados que comprovem essa assertiva no âmbito nacional, temos, a título de referência, que o consumo de álcool está relacionado a quarenta e dois por cento dos acidentes de trânsito com mortes na cidade de São Paulo, a partir de pesquisa da Secretaria de Estado da Saúde realizada em 2005.

Os valores aqui destacados são indicadores precisos de que são necessárias medidas preventivas radicais para combater o alcoolismo ao volante. Pelas razões expostas, apresentamos proposição que visa reduzir, de seis para três decigramas, a máxima concentração de álcool por litro de sangue tolerável para os condutores de veículos automotores.

Para os condutores de transporte público e de escolares – ante o maior grau de responsabilidade exigido -, não será tolerada qualquer quantidade de ingestão de álcool.

Da mesma forma, concebemos proibir o consumo de álcool por condutores de motocicletas, motonetas, triciclos e quadriciclos motorizados, seja pela profusão da atividade de *motoboy* e mototaxista, seja pela própria vulnerabilidade desses veículos, o que potencializa a ocorrência de vítimas fatais.

Merece registro, que os acidentes de trânsito que geram custos proporcionalmente mais elevados, são aqueles que envolvem motocicletas, pois a ocorrência de **vítimas** é muito maior. Estudiosos estimaram essa proporção em **noventa por cento para os acidentes de motocicleta** e em **nove por cento para os demais veículos** (CARROL, C.L. & WALLER, P.F. *Analysis of fatal and non-fatal motorcycle crashes and comparisons with passenger cars*. Chapel Hill, Highway Safety Research Center/University of North Carolina, 1980.; COOKRO, D.V. *Motorcycle safety: an epidemiologic view*. Ariz. Med., 36 605-7, 1979; DODSON Jr., C.F. *Motorcycle injuries: problem without solutions*. J. Arkansas. Med. Soc., 73: 115-9, 1976), percentuais que já se confirmaram no Município de São Paulo (KOIZUMI, Maria Sumie. *Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no Município de São Paulo*, 1982. [Tese de Doutorado -Faculdade de Saúde Pública da USP.]

Números do Corpo de Bombeiros Militar de São Paulo, que tem a maior frota de motos, apontam que de 1998 a 2006 foram 279.140 atendimentos, que geraram 291.882 vítimas, das quais 2.149 fatais

Com efeito, de acordo com a Polícia Rodoviária Federal - PRF, enquanto a frota cresceu 23,48% entre 2002 e 2004, os acidentes envolvendo motocicletas, no mesmo período, aumentaram 31,71% (9.584, em 2002; 11.039, em 2003; e 12.042, em 2004). Desses acidentes resultaram 13.301 feridos e 927 mortos. Vale lembrar, que a PRF só atua nas rodovias federais, onde o trânsito de motos é mais escasso.

Quanto a gravidade das lesões nesses acidentes, estudo do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, mostrou que 68,7% das vítimas de acidentes com motos permanecem internadas, em média, por 15,8 dias. Desses pacientes, 31,1% sofreram lesões na pelve e membros inferiores e 21,3% na cabeça, com óbitos de 17,6% no primeiro caso e de 23,5% no segundo. (WWW.abramcet.com.br/pdf/014%20-%20ABRAMCET.PDF)

Assim, por estar certo de que o urgente acolhimento dessa iniciativa trará benefícios inegáveis para a segurança do trânsito, para salvar muitas vidas e para a economia do País, solicitamos a colaboração dos nobres Parlamentares para a aprovação do projeto de lei que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador MARCELO CRIVELLA