



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 97, DE 2007

Altera o art. 105 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para introduzir limitador de velocidade entre os equipamentos obrigatórios dos veículos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.

.....

VII - para motocicletas e motonetas, dispositivo limitador de velocidade regulado para uma velocidade máxima de cento e dez quilômetros por hora.

.....

§ 4º. Ficam dispensadas da instalação de limitadores de velocidade, mediante autorização do órgão de trânsito competente, as motocicletas e motonetas:

I – que, por construção, não possam ultrapassar as velocidades previstas no inciso VII do *caput*;

II – das Forças Armadas, de proteção civil, dos Corpos de Bombeiros militares e das forças responsáveis pela manutenção da ordem pública;

III – utilizadas para testes científicos;

IV – utilizadas para competições esportivas.

§ 5º. O Contran estabelecerá as especificações e o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
(NR)º

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

J U S T I F I C A Ç Ã O

Segundo estudo até então inédito, realizado em 2001 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, intitulado “*Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas*”, os **custos totais dos acidentes ocorridos em áreas urbanas do país** montavam à astronômica cifra de **cinco bilhões e trezentos milhões de reais por ano**, isso, reitera-se, sem levar em conta os acidentes

ocorridos em áreas não-urbanas, onde estão instalados os maiores trechos de nossas principais rodovias.

Desses acidentes, os que têm, proporcionalmente, custo mais elevado, são aqueles que envolvem motocicletas, já que neles a **ocorrência de vítimas é** muito maior.

Estudiosos estimaram essa **proporção em 90% para os acidentes de motocicleta** e similares e em **9% para os demais veículos** ^{1 2 3 4}, estimativa esta já confirmada na cidade de **São Paulo** ⁵. Números do **Corpo de Bombeiros Militar** no estado, que tem a maior frota desses veículos, são estarrecedores: de 1998 a 2006 foram **279.140 atendimentos**, que geraram **291.882 vítimas**, das quais **2.149 fatais**. ⁶

A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – de São Paulo, prevê que 31,5% dos motociclistas em serviço de entrega percorrem de cento e cinquenta a duzentos quilômetros por dia. Pressionados de um lado pelas exigências do empregador e do cliente e, de outro lado, pelo ganho com produtividade, os motociclistas, muitos dos quais jovens e inexperientes, lideram o *ranking* da imprevidência, com

¹ 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.

² COOKRO, D.V. *Motorcycle safety: an epidemiologic view*. *Ariz. Med.*, 36: 605-7, 1979.

³ CRAIG, G.R. et al. *Lower limb injuries in motorcycle accidents*. *Injury*, 15: 163-6, 1983.

⁴ DODSON Jr., C.F. *Motorcycle injuries: problem without solutions*. *J. Arkansas. Med. Soc.*, 73: 115-9, 1976.

⁵ KOIZUMI, Maria Sumie. *Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no Município de São Paulo, 1982*. [Tese de Doutorado -Faculdade de Saúde Pública da USP.]

⁶ Dados fornecidos pelo Setor de Estatísticas do Corpo de Bombeiros Estado de São Paulo

manobras ousadas e ultrapassagens perigosas, colocando em risco a própria vida e a dos demais.

Dados da Polícia Rodoviária Federal mostram que o número de acidentes envolvendo motos aumenta relativamente mais que a quantidade de veículos registrados nos órgãos oficiais. Enquanto a frota cresceu 23,48% entre 2002 e 2004, os acidentes rodoviários envolvendo motocicletas, no mesmo período, aumentaram 31,71% (9.584, em 2002; 11.039, em 2003; e 12.042, em 2004), indicando um envolvimento maior desses veículos em acidentes, e isso apenas nas rodovias federais, onde a sua presença é relativamente escassa. Desses acidentes resultaram 13.301 feridos e 927 mortos. Mais do que o reflexo de um período, esses números podem ser indicadores de uma tendência.

Também não se pode perder de vista a gravidade das lesões decorrentes desses acidentes. Estudo do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, mostrou que 68,7% das vítimas de acidentes ocorridos durante a condução desses veículos 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.

Diante de um quadro tão dramático, impõe-se reconhecer a necessidade de se criar mecanismos para redução

dessas funestas estatísticas, as quais, na quase totalidade, referem-se a jovens e autônomos.

Apenas proibir o excesso de velocidade e impor o uso dos equipamentos de segurança atualmente obrigatórios não tem surtido o efeito desejado.

Ademais, a instalação de limitador de velocidade entre os equipamentos de uso obrigatório nas motocicletas e similares, a par de propiciar maior segurança, não trará transtorno adicional para os usuários, uma vez o Código de Trânsito já fixa em 110 km/h o limite máximo de velocidade para esses veículos. Além disso, com o equipamento, o motociclista pode pilotar sem preocupação com o controle da velocidade, o que permitirá que ele destine maior atenção ao trânsito, com a conseqüente redução do risco de acidentes.

Em vista da gravidade do problema, solicitamos a colaboração dos nobres Parlamentares para a rápida aprovação do projeto de lei que ora apresentamos.

Sala das Sessões, 13 de março de 2007.



Senador MARCELO CRIVELLA

LEGISLAÇÃO CITADA

Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....-

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregados de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMANDO DO CORPO DE BOMBEIROS
ACIDENTES AUTOMOBILÍSTICOS ENVOLVENDO MOTOCICLETAS ATENDIDOS PELO
CORPO DE BOMBEIRO (1998 à 2006)

| | CAPITAL | | | INTERIOR | | | ESTADO | | |
|-------------|--------------|---------|--------|--------------|---------|--------|--------------|---------|--------|
| | ATENDIMENTOS | VÍTIMAS | | ATENDIMENTOS | VÍTIMAS | | ATENDIMENTOS | VÍTIMAS | |
| | | SALVAS | FATAIS | | SALVAS | FATAIS | | SALVAS | FATAIS |
| 1998 | 2.366 | 2.538 | 39 | 13.785 | 14.673 | 148 | 16.151 | 17.211 | 167 |
| 1999 | 3.266 | 3.476 | 47 | 16.341 | 17.387 | 168 | 19.607 | 20.863 | 215 |
| 2000 | 4.114 | 4.328 | 66 | 18.140 | 19.098 | 155 | 22.254 | 23.426 | 221 |
| 2001 | 3.952 | 4.241 | 58 | 20.279 | 21.426 | 189 | 24.231 | 25.667 | 247 |
| 2002 | 4.131 | 4.423 | 55 | 23.489 | 25.093 | 135 | 27.620 | 29.516 | 190 |
| 2003 | 5.581 | 5.941 | 55 | 27.686 | 30.101 | 202 | 33.267 | 36.042 | 257 |
| 2004 | 7.092 | 7.473 | 54 | 33.189 | 35.878 | 181 | 40.281 | 43.351 | 235 |
| 2005 | 8.427 | 8.934 | 92 | 36.120 | 38.444 | 206 | 44.547 | 47.378 | 298 |
| 2006 | 9.183 | 9.790 | 77 | 41.999 | 44.638 | 222 | 51.182 | 54.428 | 299 |

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa)

Publicado no Diário do Senado Federal, de 14/3/2007.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:11009/2007)