SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 98, DE 2007

Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1°. É vedado às empresas e pessoas físicas empregadoras ou tomadoras de serviços prestados por motociclistas estabelecer práticas que estimulem o aumento de velocidade, tais como:

I - oferecer prêmios por cumprimento de metas por números de entregas ou prestação de serviço;

II – prometer dispensa de pagamento ao consumidor, no caso de fornecimento de produto ou prestação de serviço fora do prazo ofertado para a sua entrega ou realização;

III - estabelecer competição entre motociclistas, com o objetivo de elevar o número de entregas ou de prestação de serviço.

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

JUSTIFICAÇÃO

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 no país** montavam à astronômica cifra de **cinco bilhões e trezentos milhões de reais por ano**, isso, reitere-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 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]

---

[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*

A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – de São Paulo, prevê que 31,5% dos motociclistas em serviço de entrega percorrem de cento e cinqüenta 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 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 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. A situação reclama a adoção de medidas compensatórias ao compreensível ímpeto de aumento ganhos, mesmo com a exposição a risco de morte, que move esses profissionais, fato agravado pelo crescimento acelerado da frota de motocicletas e a tendência de utilizá-las intensamente em serviços de entregas, sobretudo nos grandes centros urbanos.

São essas razões que nos levaram a formular a presente proposta, e que nos fortalece o convencimento de que poderemos contar com o apoio dos nobres Senadores e Senadoras e Deputados e Deputadas Federais para a sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, 13 de março de 2007.

Senador MARCELO CRIVELLA

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

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAI
1998	2.366	2.538	39	13.785	14.673	148	16.151	17.211	18

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAI
1999	3.266	3.476	47	16.341	17.387	168	19.607	20.863	21

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAI
2000	4.114	4.328	66	18.140	19.098	155	22.254	23.426	22

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAI
2001	3.952	4.241	58	20.279	21.426	189	24.231	25.667	24

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAI
2002	4.131	4.423	55	23.489	25.093	135	27.620	29.516	190

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS
2003	5.581	5.941	55	27.686	30.101	202	33.267	36.042	257

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS
2004	7.092	7.473	54	33.189	35.878	181	40.281	43.351	235

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS
2005	8.427	8.934	92	36.120	38.444	206	44.547	47.378	298

	CAPITAL			INTERIOR			ESTADO		
	ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS		ATENDIMENTOS	VÍTIMAS	
		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS		SALVAS	FATAIS
2006	9.183	9.790	77	41.999	44.638	222	51.182	54.428	299

(À Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa)

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