

Projeto de Lei do Senado nº. , de 2007

Acrescenta equipamento obrigatório ao rol estabelecido pela Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (“Código de Trânsito brasileiro”)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O art. 105 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (“Código de Trânsito brasileiro”), passa a vigorar acrescido de um inciso VII, com a seguinte redação:

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

.....

VII – para motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos, quadriciclos, colete de proteção inflável com acionamento por inércia.” **(NR)**

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor um ano após a 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, 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 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

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 de São Paulo (CET) 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 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.

São essas razões que nos levaram a formular a presente proposta é 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, de março de 2007

Senador MARCELO CRIVELLA