

**Projeto de Lei do Senado nº... , 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)”

**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** <sup>1 2 3 4</sup>, estimativa esta já confirmada na cidade de **São Paulo** <sup>5</sup>. 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**. <sup>6</sup>

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

---

<sup>1</sup> 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.

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

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

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

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

<sup>6</sup> Dados fornecidos pelo Setor de Estatísticas do Corpo de Bombeiros Estado de São Paulo

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,

**Senador MARCELO CRIVELLA**