



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.434, DE 2010 **(Do Sr. Pompeo de Mattos)**

Acrescenta inciso VIII, e altera parágrafos 5º e 6º, ao art. 105, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece a obrigatoriedade de instalação de limitador de velocidade em veículos automotores.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24, II.

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Fica acrescentado inciso VIII, e alterado os parágrafos 5º e 6º, ao art. 105, da Lei Federal nº 9. 503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

“Art. 105 ...

VIII – limitador de velocidade que impeça o veículo de trafegar em velocidade superior a 140 KM/h.

§ 5º - A exigência estabelecida no inciso VII e VIII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.

§ 6º - A exigência estabelecida no inciso VII e VIII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação.” (NR)

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

As ligações entre velocidade excessiva e acidentes rodoviários estão há muito tempo extremamente bem estabelecidas. Na Austrália – como em Portugal – tem havido recentemente uma grande mobilização buscando reduzir as taxas de sinistralidade rodoviárias. Daí surgiu propostas de instalar limitadores de velocidades em veículos que seriam capazes de reduzir as mortes em mais de 60%. Tais estimativas escudam-se em inúmeros estudos que apontam que a velocidade surge como principal fator nos acidentes de trânsito com vítimas mortais ou feridos graves. O excesso de velocidade e a velocidade excessiva são responsáveis por cerca de um terço dos acidentes que envolvem vítimas mortais. A velocidade é uma das principais causas de acidentes rodoviários em todo o mundo. (Fonte Relatório das Nações Unidas 2004).

Segundo o Núcleo de Investigação de Acidentes do IDMEC/IST, de Portugal, quando a velocidade duplica as distâncias de travagem quadruplicam, a violência do impacto quadruplica e a probabilidade de sofrer acidentes graves ou fatais aumenta entre 8 e 16 vezes. A probabilidade de sobrevivência de um pedestre, passa de 90% se for atropelado a 30 km/h para 0% se for atropelado a 80 km/h.

Quando a velocidade aumenta o campo visual diminui. A este efeito também chamado efeito de túnel apresenta sérios riscos em particular em ambiente urbano ou em estrada nacional, em que o condutor deixa de conseguir visualizar outros veículos ou pessoas que se aproximem. Por exemplo, tipicamente o ângulo de visão passa de 100 graus a 40 km/h

a 30 graus a 130 km/h.

Por cada 5 km/h de aumento de velocidade duplica o risco de acidente (Fonte: Universidade de Adelaide). O risco de acidente ao circular a 80 km/h em vias urbanas, é equivalente a circular com 2.1 g/l de álcool no sangue. Cada 5 km/h acima do limite correspondem em termos de risco de acidentes a 0.5 g/l de taxa de alcoolémia (Fonte: Universidade de Adelaide).

A relação entre velocidade e acidentes é clara e é sintetizada numa revisão bibliográfica do Departamento de Transportes dos Estados Unidos, que diz que se um condutor a 100 km/h detectar um obstáculo, reagir e travar ficando junto ao obstáculo, a 120 km/h colidirá com o obstáculo a uma velocidade entre 70 e 80 km/h que poderá ter consequências fatais.

Diante de dados tão contundentes e irrefutáveis, apresento para a discussão desta Casa, a presente proposição que visa tornar o limitador de velocidade de veículos item obrigatório e original de segurança.

Sala das Sessões, 1º de junho de 2010.

POMPEO DE MATTOS
DEPUTADO FEDERAL
Vice-Líder da Bancada
PDT-RS

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO IX
 DOS VEÍCULOS**

**Seção II
 Da Segurança dos Veículos**

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.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 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 encarroçadores 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.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO