

**AVULSO NÃO
PUBLICADO
PARECER
PELA
REJEIÇÃO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.254-A, DE 2012 **(Do Sr. Geraldo Resende)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o cinto de segurança de três pontos em ônibus; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MARCELO MATOS).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o cinto de segurança de três pontos em ônibus.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.

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

.....(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias da data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A dinâmica dos acidentes de trânsito submete-se à 1ª Lei de Newton, segundo a qual *todo corpo permanece em seu estado de repouso ou de movimento em linha reta, a menos que seja obrigado a mudar seu estado por forças impressas a ele.*

O princípio da inércia explica as razões pelas quais todo acidente de trânsito gera três tipos de traumas. O primeiro resulta da colisão do veículo propriamente dito. O segundo decorre do impacto da pessoa com o interior do veículo e o terceiro derivado do choque dos órgãos com as paredes internas do corpo.

Bem utilizado, o cinto de segurança protege a vida das pessoas e reduz as conseqüências nefastas dos sinistros, impedindo impactos do corpo com partes internas dos veículos e que seus ocupantes sejam arremessados para fora.

Criado em 1959, pelo sueco Nils Bohlin, o cinto de segurança de três pontos reduz em pelo menos 45% o risco de morte em acidentes, segundo estimativas da Volvo. Frente à importância do invento de seu engenheiro de segurança, a empresa o franqueou aos outros fabricantes de veículos, fato que contribui para ajudar a prevenir lesões em quase 100 mil pessoas envolvidas em

acidentes de trânsito nos Estados Unidos, todos os anos, conforme dados do *National Highway Traffic Safety Administration*.

O cinto de segurança de três pontos supera o homólogo de dois pontos, quanto à proteção do corpo humano em caso de sinistros, por melhorar a distribuição e absorção da força do impacto ao longo das áreas em que faz contato com o corpo, tórax e quadril.

Tendo em vista, assegurar a incolumidade das pessoas, propomos obrigar que os veículos de transporte coletivo passem a instalar cintos de segurança de três pontos, após um ano da publicação da lei, período necessário à regulamentação da norma e aos ajustes de projeto e execução para os fabricantes.

Considerando o alcance social da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 1º de agosto de 2012.

Deputado GERALDO RESENDE

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

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.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em questão, de autoria do Deputado Geraldo Resende, propõe a alteração do inciso I do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para obrigar o cinto de segurança de três pontos para ônibus, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros com percursos em que seja permitido viajar em pé.

O autor fundamenta a proposição com argumentos de que a medida contribuirá para a segurança dos passageiros, uma vez que o cinto de segurança de três pontos oferece maior proteção ao corpo humano em caso de acidentes, principalmente ao tórax e à cabeça.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição, que tramita em caráter conclusivo. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em apreço, de autoria do nobre Deputado Geraldo Resende, pretende obrigar o cinto de segurança de três pontos para ônibus, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros com percursos em que seja permitido viajar em pé.

Em que pese a relevância da questão da segurança viária e a preocupação ao autor em zelar pela integridade física dos passageiros de ônibus, a exigência do cinto de segurança de três pontos nesses veículos mostra-se inviável.

Do ponto de vista técnico, a medida esbarra na dificuldade de instalação e fixação do dispositivo na estrutura do veículo. O cinto de segurança de três pontos é composto por um cinto abdominal (aquele que passa pela frente do corpo do usuário na região pélvica) e por um cinto diagonal (aquele que passa pela frente do corpo do usuário diagonalmente ao tórax, de um lado da pélvis ao ombro oposto), ancorado em três pontos. Essa ancoragem se dá por meio de dois pontos no banco ou no assoalho e um terceiro ponto localizado na lateral superior do veículo.

De acordo com as normas técnicas NBR 6091 e NBR 7337, que dispõem sobre a ancoragem de cintos de segurança em veículos rodoviários, a estrutura de ancoragem deve ser rígida e deve oferecer resistência suficiente para suportar a força produzida pelo corpo do usuário, no instante do impacto. Desse modo, a ancoragem superior dos cintos de segurança de três pontos é feita na estrutura das colunas laterais dos veículos.

Ocorre que nos assentos dos ônibus destinados a passageiros não há colunas suficientes para ancorar todos os cintos de segurança na posição lateral superior, de acordo com os critérios estabelecidos nas normas técnicas. Observa-se que diversos assentos estão localizados ao lado de janelas de vidro, sem qualquer estrutura fixa e rígida capaz de oferecer resistência suficiente para a fixação do elemento de ancoragem do cinto.

Além disso, nos assentos do corredor o problema é ainda pior, pois não há qualquer elemento no veículo em que se possa ancorar o cinto de segurança de modo seguro e eficaz. Não faz sentido, portanto, instalar o cinto de três pontos em alguns assentos e não instalar nos demais.

Cabe salientar que essa mesma dificuldade de instalar os cintos de segurança de três pontos nos ônibus ocorre nas aeronaves. Nos assentos destinados aos passageiros nos aviões existem apenas cintos de segurança abdominais, uma vez que não há como fixar o terceiro ponto de ancoragem na estrutura da aeronave.

Assim, impor a obrigatoriedade da instalação do cinto de segurança de três pontos nos ônibus é inviável tecnicamente. Admitindo, de modo absurdo, que tal imposição venha a ser regulamentada, a medida causaria fortíssimo impacto na indústria de ônibus, que teria investimentos altíssimos com pesquisa, tecnologia, maquinário e linhas de produção de modo a atender a exigência. Obviamente que todo esse custo seria repassado ao usuário por meio de aumento das tarifas, que já pesam no bolso dos passageiros.

Ante todo o exposto, não obstante a preocupação do autor com a vida e a integridade física dos passageiros de ônibus, somos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 4.254, de 2012, diante da inviabilidade técnica e econômica da medida proposta.

Sala da Comissão, em 09 de julho de 2015.

Deputado MARCELO MATOS
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.254/2012, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcelo Matos.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Danrlei de Deus Hinterholz, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudivio Carvalho, Magda Mofatto, Major Olimpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Ronaldo Carletto, Ronaldo Martins, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Fábio Ramalho, Fernando Jordão, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Misael Varella, Missionário José Olimpio, Ricardo Izar, Roberto Sales, Samuel Moreira e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 2 de setembro de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO