

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.171, DE 2011

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a obrigatoriedade de utilização de novos equipamentos de proteção para motociclistas.

Autor: Deputado **FERNANDO FERRO**

Relator: Deputado **JOSÉ STÉDILE**

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em foco altera a redação do art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para incluir joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção entre os equipamentos de segurança exigidos dos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores. A proposição estabelece que os referidos equipamentos sejam considerados acessórios dos veículos e, portanto, estejam inclusos quando da compra de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Estabelece, ainda, que os fabricantes dos veículos são responsáveis pelo custeio dos referidos equipamentos de segurança, cuja regulamentação e normatização, bem como o estabelecimento de condições de uso e de renovação fica a cargo do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). O autor defende a iniciativa afirmando que a medida visa diminuir o número de vítimas fatais e feridos em acidentes de trânsito que envolvem motocicletas.

À proposição principal foram apensadas quatro outras proposições, a saber:

EDB8B0F929

EDB8B0F929

- PL nº 2.813/2011, do Sr. Edson Pimenta, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para explicitar que o vestuário do motociclista deve incluir macacão com cotoveleiras e joelheiras;
- PL nº 2.998/2011, do Sr. Aguinaldo Ribeiro, que torna obrigatório o uso de coletes infláveis de proteção (colete "airbag") para os condutores de motocicletas e veículos similares nas vias públicas urbanas;
- PL nº 3.206/2012, do Sr. Onofre Santo Agostini, que altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os equipamentos de segurança obrigatórios para motocicletas e motonetas, definindo o equipamento essencial de segurança individual (capacete, jaqueta, calça comprida, botas e luvas);
- PL nº 3.627/2012, do Sr. Inocêncio Oliveira, que fixa a obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança (capacete, cotoveleira, joelheira e botas) pelos motociclistas.

Enviadas para análise da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC), a matéria chegou a receber parecer pela rejeição do primeiro relator, Deputado Romero Rodrigues, que não chegou a ser apreciado. Posteriormente, a CDEIC acatou parecer do segundo relator, Deputado Antônio Balhmann, pela aprovação com substitutivo. O substitutivo obriga o uso de luvas, botas, calça, jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção, bem como de jaquetas infláveis de proteção, caso a velocidade máxima permitida para a via seja igual ou superior a 70 quilômetros por hora, tanto pelos condutores como pelos passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Depois desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), as propostas devem ser examinadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em caráter conclusivo e regime ordinário de tramitação. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas na CVT.

É o nosso relatório.

EDB8B0F929

EDB8B0F929

II - VOTO DO RELATOR

É compreensível a preocupação dos autores das proposições em foco acerca dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas. Dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) mostram que, no ano 2000, a frota circulante de veículos de duas rodas a motor era de cerca de 4 milhões de unidades, o que representava 13,6% da frota total. Em 2005, o montante desses veículos subiu para pouco mais de 8,1 milhões, representando 19,4% do total. O número dobrou novamente e, em 2010, alcançou 16,5 milhões de unidades, mas, devido a um forte aumento da frota de veículos em geral, o percentual de participação voltou à casa dos 12%.

Esse aumento, somado às deficiências de infraestrutura viária em nossas cidades e ao desrespeito às leis de trânsito, tem por consequência uma elevação do número de acidentes envolvendo motocicletas, os quais, via de regra, terminam de forma lamentável, com a morte do motociclista. De fato, no mesmo período de tempo em que quadruplicou a frota de veículos motorizados de duas rodas, o número de mortes em acidentes de trânsito com motos no Brasil cresceu mais de 260%, segundo dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), criado pelo Ministério da Saúde.

Entretanto, a despeito desses números, temos algumas restrições a fazer quanto à adoção do vestuário obrigatório estabelecido nas proposições sob análise.

De pronto, há que se verificar a causa dos acidentes envolvendo veículos de duas rodas, para saber se novas exigências em termos de equipamentos obrigatórios poderão surtir efeito positivo. Cremos que não. Embora não haja pesquisas específicas sobre essa questão, especialistas em segurança de trânsito apontam que o fator humano está presente em grande parte dos acidentes, o que inclui falta de habilitação, ignorância sobre regras de segurança, imprudência e descaso quanto ao uso de equipamentos de segurança, mesmo quando obrigatórios.

No que concerne a esse ponto, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) exige, dos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores (art. 54) e dos passageiros desses veículos (art. 55), o uso de

EDB8B0F929

EDB8B0F929

capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, bem como vestuário de proteção, nos termos especificados pelo CONTRAN. Recentemente, ao introduzir no texto do CTB as regras para a prestação de serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros com a utilização de motocicletas, o legislador avançou um pouco mais na questão do vestuário, exigindo colete refletivo.

Por que motivo o legislador foi específico quanto ao capacete, mas não fez o mesmo em relação ao vestuário? Simples: o capacete é um equipamento de eficácia amplamente comprovada para a segurança do usuário de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Por outro lado, ainda não existe um consenso em relação às peças de vestuário consideradas indispensáveis no trânsito sobre duas rodas, razão pela qual o CTB remeteu ao CONTRAN a tarefa de especificar essas peças, à medida que as pesquisas demonstrassem, de forma cabal, sua capacidade de produzir os efeitos desejados em termos de segurança no trânsito.

Deixar essa matéria a cargo de normas infralegais tem inúmeras vantagens. De pronto, sabe-se que o texto da lei tende a ser menos flexível, considerando que uma eventual modificação demora tempo para ser introduzida. A regulamentação, por sua vez, na forma de resoluções do CONTRAN, pode ser alterada mais frequentemente, o que lhe confere a capacidade de acompanhar a evolução tecnológica do setor.

Ademais, registramos nossa estranheza com a determinação, constante do texto substitutivo aprovado na Comissão que nos antecedeu, de exigir jaquetas infláveis de proteção para condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores caso a velocidade máxima permitida para a via seja igual ou superior a 70 quilômetros por hora. Trata-se de medida que, na prática, é inviável. Afinal, o motociclista, em seus trajetos, passa por vários tipos de vias, com velocidades máximas permitidas distintas e, certamente, não irá vestir e despir a jaqueta ao longo do percurso.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, e de seus apensos, PL nº 2.813/2011, PL nº 2.998/2011, PL nº 3.206/2012 e PL nº 3.627/2012.

EDB8B0F929

EDB8B0F929

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado **JOSÉ STÉDILE**
Relator