

PROJETO DE LEI Nº , DE 2015
(Do Sr. Sílvio Costa)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, e a Lei nº 9.503, de 1997, para exigir cintos de segurança nos veículos do serviço de transporte público coletivo urbano e proibir o transporte de passageiros em pé no referido serviço.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir cintos de segurança nos veículos do serviço de transporte público coletivo urbano e proibir o transporte de passageiros em pé no referido serviço.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

Art. 10-A. Os veículos utilizados na prestação do serviço de transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano deverão possuir cintos de segurança em número igual à lotação, vedado o transporte de passageiros em pé no referido serviço.

Parágrafo único. A exigência de cinto de de que trata o *caput* será progressivamente incorporada aos veículos, nos termos da regulamentação. (NR)

Art. 3º O inciso I do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa vigorar com a seguinte redação:

Art. 105.
I – cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN;
..... (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) inclui o cinto de segurança entre os equipamentos de segurança obrigatórios para os veículos, mas, inexplicavelmente, excetua da obrigação os veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé (art. 105, inciso I), ou seja, em linhas urbanas ou de caráter urbano.

Entendemos que essa exceção é um equívoco, pois sabemos que um significativo número de acidentes de trânsito acontece em vias urbanas e em baixa velocidade, o que não significa que eles sejam menos preocupantes. Pesquisa do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) sobre os impactos econômicos dos acidentes de trânsito, publicada em 2003, mostrou que um acidente de trânsito tem custo médio de quase R\$ 9 mil, sendo que os custos decorrentes de acidentes com vítimas nas aglomerações urbanas representaram dois terços dos custos totais gerados por acidentes de trânsito.

Isso mostra que todas as medidas capazes de reduzir o número e, principalmente, a gravidade dos acidentes de trânsito são bem-vindas. Nesse contexto, o uso do cinto de segurança já se comprovou altamente eficaz para reduzir as consequências dos acidentes, incluindo aqueles ocorridos em baixa velocidade.

Tal convicção nos leva a propor essa alteração na legislação vigente, de forma a tornar o cinto de segurança obrigatório também para os veículos de serviço de transporte de passageiros urbano ou de caráter urbano. Como corolário dessa obrigação, veda-se o transporte de passageiros em pé nas linhas desse serviço. O prazo de cento e oitenta dias para a entrada em vigor da medida tem por objetivo permitir a devida regulamentação da matéria, bem como as adequações necessárias no projeto dos veículos.

Na certeza de que a proposta representará um enorme ganho para a redução do número de feridos e mortos em acidentes de trânsito ocorridos nas vias urbanas, esperamos contar com o apoio de todos os nossos Pares para sua rápida aprovação e transformação em norma legal.

Sala das Sessões, em de de 2015.

SILVIO COSTA
DEPUTADO FEDERAL – PSC/PE