

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.254, DE 2012

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.

Autor: Deputado GERALDO RESENDE

Relator: Deputado MARCELO MATOS

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 de de 2015.

Deputado MARCELO MATOS

Relator