

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 6.378, DE 2005

Dispõe sobre a obrigatoriedade de inclusão, pelas fábricas e montadoras de motocicletas, de antena de proteção contra fios cortantes como equipamento de segurança.

Autor: Deputado NILSON MOURÃO

Relator: Deputado EDSON EZEQUIEL

I - RELATÓRIO

A presente proposição, de autoria do ilustre Deputado Nilson Mourão, dispõe que as fábricas e montadoras de motocicletas ficam obrigadas a instalar antena de proteção contra fios cortantes como equipamento básico de segurança (art. 1º).

Adicionalmente, propõe que as motocicletas importadas só sejam registradas pelos órgãos de trânsito se equipadas com as citadas antenas (art. 2º).

Na justificação do projeto, o autor alega que freqüentemente são utilizadas nas linhas das pipas ou papagaios uma substância cortante denominada “cerol”, constituída por uma mistura de cola e vidro moído. Essa substância confere a essas linhas um elevado poder cortante, de maneira que uma pipa possa cortar a linha de outra.

Todavia, essas linhas cortadas são abandonadas, de forma que haveria um grande número de linhas com cerol cruzando ruas e avenidas das cidades, colocando em risco a vida das pessoas, sobretudo dos

condutores de motocicletas, que, ao passarem por elas, têm o rosto ou o pescoço cortados gravemente, podendo inclusive ser levados à morte.

Por esse motivo, teria sido observado nas lojas de acessórios um grande aumento da procura por antenas de proteção, que uma vez instaladas nas motocicletas não permitiriam o contato dessas linhas com o condutor.

De acordo com o autor, a eficácia do equipamento mostra que essas antenas poderiam vir a se tornar um equipamento cuja instalação pelas fábricas e montadoras seja obrigatória, evitando muitos dos acidentes que hoje ocorrem e salvando vidas.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva por este Colegiado e pela Comissão de Viação e Transportes, e a parecer terminativo pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O presente projeto trata do importante tema da inclusão de dispositivo de segurança em motocicletas, de forma a proteger os condutores contra graves ferimentos causados por linhas cortantes.

Com efeito, observa-se a disseminação da substância cortante conhecida como cerol, que é freqüentemente utilizada nas linhas das pipas e é constituída por uma mistura de cola de madeira e vidro moído, facilmente elaborada pelas próprias crianças e jovens em casa, o que facilita sua disseminação.

A propósito, o Projeto de Lei nº 5.038, de 2001¹, já em apreciação na CCJC, com parecer favorável do relator na forma de substitutivo, busca tipificar como contravenção a utilização, venda, fabricação, fornecimento

¹ Ao qual estão apensados os Projetos de Lei nºs 5.925/2001, 6.364/2002, e 3.512/2004.

de vidro moído ou cerol para papagaios ou pipas e outros artefatos de brinquedo, sendo que o uso do cerol já foi proibido, por exemplo, no Estado de São Paulo, por meio da Lei Estadual nº 12.192, de 2006², o que denota a importância da questão, comprovada inclusive por campanhas públicas³ contra sua utilização.

De toda forma, independentemente das tentativas de proibir a utilização do cerol, há que se observar que os acidentes continuam ocorrendo, e são, algumas vezes, fatais. De acordo com informações disponíveis no sítio da *internet* da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo⁴, que utilizou dados da Associação Brasileira de Motociclistas, somente no Estado de São Paulo teriam sido comunicadas 21 ocorrências de acidentes com linhas cortantes em 2005.

Todavia, observa que os números podem ser muito maiores, pois essas ocorrências foram apenas aquelas que chegaram ao conhecimento da associação, que alerta que os incidentes vêm aumentando nos últimos três anos. Desta forma, se considerarmos as ocorrências em todo o Brasil, e não apenas em São Paulo, os números devem ser significativamente maiores.

Ademais, de acordo com a Federação dos Moto Clubes do Estado de São Paulo, o 1º Fórum Brasileiro de Motociclismo, realizado em outubro de 2005, elaborou a Carta São Paulo do Motociclismo Brasileiro⁵, que aprovou, dentre outros, a solicitação de que todas as fábricas de motocicletas incluam, em todos os seus modelos, uma defesa, tipo “antena” ou equivalente, de preferência escamoteável, de forma a permitir que o motociclista possa se defender das linhas untadas com o produto denominado cerol. Adicionalmente, inclui a solicitação de que os fabricantes equipem as motos, independentemente de modelo, com “pisca alerta”, e com acendimento automático de farol - uma vez que, pelo próprio Código de Trânsito Brasileiro, é proibido o tráfego de motos com faróis apagados.

É também importante ressaltar a existência de um dispositivo de segurança, que consiste em uma barra de proteção ao membros inferiores, conhecido como “mata-cachorro”. Com efeito, há diversos relatos

² Disponível em mar/06 em “<http://www.legislacao.sp.gov.br/legislacao/index.htm>”

³ Ver, por exemplo, “<http://www.cerol.com.br>”

⁴ Disponível em mar/06 em “http://www.ssp.sp.gov.br/home/noticia.aspx?cod_noticia=6315”

⁵ Disponível em mar/06 em “http://www.federacaomc.org.br/carta_sp.htm”. Ver também “<http://www.federacaomc.org.br/proposta.htm>”, disponível em mar/06.

contundentes de motociclistas que afirmam que o uso do equipamento evitou a ocorrência de ferimentos significativamente mais graves⁶.

Para uma análise do ponto de visto econômico, sobre o qual esta Comissão deve ser pronunciar, é necessário avaliar, ainda que qualitativamente, a relação custo-benefício desses equipamentos.

Quanto ao custos, constatamos que a ordem de grandeza do preço ao consumidor das antenas de proteção para fios cortantes é a partir de cerca de R\$ 10,00, e o praticado para o equipamento de proteção para os membros inferiores é a partir de cerca de R\$ 45,00, embora dependa do tipo de moto na qual será instalado. Por outro lado, o preço das motos mais acessíveis é a partir de cerca de R\$ 5.500,00.

Assim, esses equipamentos representam preços muito reduzidos em relação ao das motos, mesmo daquelas de menor preço. Caso passem a ser itens de série, seu custo deverá se tornar ainda menor, tendo em vista o poder de negociação dos fabricantes na compra ou a maior eficiência na produção desses equipamentos.

Acreditamos ainda que a fabricação de motos cujos faróis sejam ligados automaticamente quando for dada a partida e que disponham de pisca-alerta não representará acréscimo expressivo dos custos de produção.

Quanto aos potenciais benefícios em termos de custos que podem ser reduzidos, deve-se mencionar que o Hospital das Clínicas em São Paulo dispensa R\$ 4,5 milhões a cada ano - referentes desde à simples medicação seguida de alta, aos custos com internação e fisioterapia - para o tratamento de motociclistas vitimados por acidentes⁷.

De acordo com estudo elaborado pelo IPEA⁸, os custos diretos e indiretos decorrentes de acidentes com motocicletas nas aglomerações urbanas brasileiras foi estimado em nada menos que R\$ 685 milhões de reais em 2001⁹.

⁶ Disponível em 29/mar/06 em, por exemplo, "http://www.motosclassicas70.com.br/ponto_de_vista_41.htm", muito embora a autenticidade desses relatos não possa ser confirmada.

⁷ De acordo com informação disponível em mar/06 em "http://www2.uol.com.br/infopessoal/noticias/_SEGUROS_OUTRAS_467299.shtml".

⁸ Disponível em mar/06 em "<http://www.ipea.gov.br/TemasEspeciais/acidentesdetransito/Portugues.pdf>", à página 35, de um total de 45.

⁹ Utilizando preços referentes a abril de 2003.

Por fim, de acordo com o Dr. Marco Guedes¹⁰, fundador do centro Centro Marian Weiss, especializado no trabalho com amputados, a motocicleta é o veículo amputador por princípio, visto que os membros inferiores do condutor são o pára-choques da motocicleta, e estima que 70% das amputações por trauma seriam provocados por acidentes de moto, o que é um índice altíssimo.

Assim, nossa avaliação é a de que a relação custo-benefício na utilização desses equipamentos e dispositivos de segurança é vantajosa. Afinal, acidentes menos severos possibilitam a redução de diversos custos, como os associados à perda de produção devido aos dias parados, os médico-hospitalares, os previdenciários, os relativos a resgates, reabilitações, remoções e outros.

Assim, entendemos que o equipamento de proteção às pernas e as antenas de proteção contra fios cortantes devem fazer parte integrante das motos que vierem a ser fabricadas no País, bem como de instalação obrigatória nas motos que vierem a ser importadas.

Ademais, é importante destacar que o Projeto de Lei n.º 3.478, de 2004, aprovado na Comissão de Viação e Transportes e com parecer favorável do relator na CCJC, busca determinar que todos os veículos motorizados de duas rodas, empregados no transporte de documentos ou mercadorias, contem com equipamento “mata cachorro”. O voto aprovado argumenta, inclusive, que **já não cabe mais esperar que o CONTRAN, o órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito, tome a iniciativa de pronunciar-se acerca da matéria, visto tratar-se de questão urgente e que merece resposta imediata do poder público.**

Todavia, consideramos de fundamental importância, inclusive sob o aspecto econômico, que esse dispositivo não seja utilizado apenas por *motoboys*, devendo também tornar-se um item que deverá fazer parte integrante das motos que vierem a ser importadas ou fabricadas no País.

Quanto à fabricação de motos com pisca-alerta e acendimento automático de faróis, há que se observar que o art. 40, inciso V, da Lei n.º 9.503, de 1997 (o Código de Trânsito Brasileiro), estipula as situações em que o pisca-alerta deverá, obrigatoriamente, ser utilizado,

¹⁰ Disponível em mar/06 em “http://www.drauziovarella.com.br/ponto/guedes_amputacoes5.asp”.

inclusive por motocicletas¹¹, que também devem trafegar sempre com os faróis acesos (art. 40, parágrafo único).

Contudo, grande parte dos modelos fabricados no País não dispõe de pisca-alerta, ao contrário do que seria esperado. Desta forma, tanto por questões econômicas – visto que um equipamento de fábrica tem, usualmente, custo inferior a um equipamento adquirido como acessório – como de segurança, entendemos que o acendimento automático de farol e o pisca-alerta também devem fazer parte das motos fabricadas no País.

Por fim, consideramos essencial que as **campanhas educativas** incentivem à utilização dos equipamentos de segurança citados, e alertem quanto às conseqüências nefastas do uso do cerol.

Face ao exposto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.378, de 2005, na forma do substitutivo anexo**, cuja redação procura contemplar os aspectos comentados.

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado EDSON EZEQUIEL
Relator

2006_2473_Edson Ezequiel_258.doc

¹¹ Visto que o *caput* se refere a veículos, categoria à qual se inclui as motos.

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.378, DE 2005

Dispõe sobre a obrigatoriedade de inclusão pelas montadoras, encarroçadoras, importadores e fabricantes de veículos automotores de duas rodas dos dispositivos que especifica, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações, que incluem a renumeração, no art. 76, do atual parágrafo único para § 2º :

“Art. 75.

.....

§ 3º. As campanhas de que trata este artigo incluirão esclarecimentos acerca da importância da instalação, nos veículos automotores de duas rodas em circulação, dos dispositivos de segurança mencionados no art. 327-A, I e II, desta Lei.” (NR)

“Art. 76.

§ 1º. A educação para o trânsito na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus de que trata o *caput* deste artigo incluirá a divulgação dos graves riscos aos pedestres, ciclistas e motociclistas relativos ao uso de substância cortante, conhecida como cerol, nas linhas dos brinquedos conhecidos como papagaios ou pipas, ou de outros brinquedos ou artefatos assemelhados.

.....” (NR)

“Art. 327-A. As montadoras, encarroçadoras, importadores e fabricantes somente comercializarão no País, após decorridos 360 (trezentos e sessenta) dias da regulamentação mencionada no § 3º deste artigo, veículos automotores de duas rodas que apresentem:

I - na parte frontal e traseira dos veículos, equipamento de segurança que tenha como finalidade a proteção dos membros inferiores do condutor e do passageiro;

II - antena de segurança para proteção do condutor contra linhas com substância cortante e fios aéreos;

III - pisca-alerta;

IV - acendimento automático de farol quando houver a ignição do veículo.

§ 1º. A critério do CONTRAN, a antena de segurança de mencionada no inciso II deste artigo poderá ser escamoteável.

§ 2º. Os veículos automotores de duas rodas que vierem a ser importados, independentemente de sua posterior comercialização, somente circularão após estarem equipados com os dispositivos mencionados neste artigo.

§ 3º. O CONTRAN regulamentará as especificações dos dispositivos mencionados neste artigo.” (NR)

Art. 2º. A regulamentação de que trata o § 3º do art. 327-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, será expedida em até 120 (cento e vinte) dias da entrada em vigor desta Lei.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado EDSON EZEQUIEL
Relator