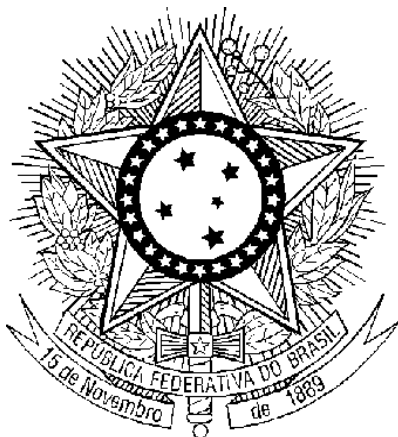


**AVULSO NÃO
PUBLICADO**

**REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS
PROJETO DE LEI N.º 2.562-A, DE 2007
(Do Sr. Augusto Carvalho)

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e obriga a instalação de cinto de segurança em ônibus. ; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste, e do PL 3217/2008, apensado (relator: DEP. GLADSON CAMELI).

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso I, do art. 105, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105. (...)

I – cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, inclusive nos ônibus de transporte interestadual e intermunicipal de passageiros, com exceção dos ônibus intermunicipais das regiões metropolitanas e os destinados ao transporte público coletivo urbano, em percursos em que seja permitido viajar em pé;” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece ser equipamento obrigatório dos veículos, dentre outros, o 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. Nessa ressalva se inserem ônibus interestaduais e intermunicipais, bem como os destinados ao transporte coletivo urbano.

Para esses ônibus de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto, o CTB exige apenas o equipamento registrador instantâneo de velocidade e tempo.

Entretanto, estudos já demonstraram a eficácia do cinto de segurança no salvamento de vidas em acidentes de trânsito. Esse equipamento limita substancialmente os efeitos e conseqüências dos sinistros com veículos, proporcionando segurança aos passageiros, além de reduzir a gravidade dos acidentes, o que evita mortes, fraturas e ferimentos, principalmente em locais mais sensíveis como a cabeça, o rosto e o tórax.

Ademais, nossa lei de trânsito já completou uma década e, como toda e qualquer legislação, necessita se adaptar à evolução social e ao desenvolvimento tecnológico industrial, que produz veículos cada vez mais modernos e velozes, ao passo que a malha viária do País não evolui à mesma medida e continua em estado precário.

Outro não é o espírito da proposta ora apresentada senão o de tornar obrigatória, também, a instalação e o uso de cintos de segurança nos ônibus de transporte

interestadual e intermunicipal de passageiros, de forma a contribuir para a redução dos trágicos acidentes que vêm ocorrendo em nossas rodovias.

A exceção expressa é para os ônibus de transporte coletivo urbano, em razão da incompatibilidade do uso dos cintos de segurança, em virtude da grande locomoção desses veículos nas vias e da constante entrada e saída de passageiros.

Levantamento realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) revelou que os acidentes nas estradas geram um custo anual de R\$ 22 bilhões, que representa 1,2% do Produto Interno Bruto (PIB - conjunto das riquezas produzidas pelo País). Em muitos desses acidentes há o envolvimento de ônibus interestaduais.

O trânsito no Brasil, hoje, mata mais, por ano, do que qualquer conflito armado existente no mundo. Reportagens do jornal *O Globo*, publicadas desde o último dia 7 de setembro, alertam que, nos últimos 10 anos, 327.469 pessoas morreram em acidentes de trânsito no País. A imprudência está entre os fatores determinantes para os desastres. Para a Secretaria Nacional Antidrogas a maioria das colisões nas rodovias está relacionada ao uso excessivo de bebidas alcoólicas e, a fatalidade dos acidentes, tem relação com falta de uso do cinto de segurança.

Pelo exposto e, demonstrada a relevância da matéria, conclamo o apoio dos nobres Pares para a acolhida da presente proposição.

Sala das Sessões, em 06 de dezembro de 2007.

Deputado AUGUSTO CARVALHO
PPS/DF

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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.

§ 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 encarregadores 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.

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 epígrafe altera a redação do inciso I, do art. 105, da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para enfatizar que o cinto de segurança é equipamento obrigatório dos veículos, inclusive dos ônibus de transporte interestadual e intermunicipal de passageiros. Excetua dessa exigência os ônibus intermunicipais das regiões metropolitanas e os ônibus urbanos que cobrem percursos em que seja permitido viajar em pé.

A este projeto foi apensado o PL nº 3.217/08, que altera a redação do inciso I do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, para tornar o cinto

de segurança equipamento obrigatório para todos os veículos, inclusive os coletivos urbanos em que seja permitido viajar em pé.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

II - VOTO DO RELATOR

No projeto principal, a nova redação proposta para o inciso I do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro apenas enfatiza a obrigatoriedade do cinto de segurança para os ônibus intermunicipais e interestaduais de passageiros. Essa ênfase é desnecessária, uma vez que na Lei nº 9.503/97 já está disposto que o cinto de segurança é equipamento obrigatório dos veículos, “conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé”.

Uma vez que não se pode viajar em pé em percursos interestaduais ou intermunicipais além dos limites das regiões metropolitanas, o cinto de segurança é, conseqüentemente, obrigatório nos ônibus que fazem esses percursos. Exatamente como pretende o autor da proposta. Assim, a mudança da redação não faz sentido, pois acaba não se diferenciando do dispositivo em vigor.

Quanto ao projeto apensado, apesar do zelo do seu autor pela segurança dos passageiros, temos a considerar o seguinte:

O sobe e desce constante de passageiros nos ônibus urbanos, a possibilidade de circular dentro desse tipo de veículo quando ele estiver em movimento, bem como a quantidade de pessoas que nele podem viajar em pé, faz com que as velocidades desenvolvidas pelos ônibus urbanos sejam, em geral, baixas, dentro de uma faixa de segurança. Por outro lado, o revezamento das pessoas na ocupação dos assentos faz com que, praticamente, o uso do cinto de segurança possa ser dispensado por grande parte dos passageiros. Assim, consideramos desnecessário torná-lo obrigatório para os ônibus urbanos, uma vez que grande parte dos cintos acabará sem uso. Por que, então, obrigar as empresas de ônibus a gastarem com equipamentos que, quase certamente, se tornarão ociosos? Nada impede, porém, que uma empresa transportadora ofereça, por precaução, em seus veículos, o cinto de segurança em todos os assentos disponíveis.

Pelo exposto, somos pela rejeição do PL nº 2.562/07 e do seu apenso, o PL nº 3.217/08.

Sala da Comissão, em 29 de abril de 2008.

Deputado GLADSON CAMELI

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o unanimemente o Projeto de Lei nº 2.562/07 e o Projeto de Lei nº 3.217/08, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Gladson Cameli.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Roberto Rocha e Fátima Pelaes - Vice-Presidentes, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Devanir Ribeiro, Djalma Berger, Eliseu Padilha, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Lael Varella, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Sandro Matos, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Wellington Roberto, Fernando Chucre, Gonzaga Patriota, José Paulo Tóffano, Jurandy Loureiro e Marco Maia.

Sala da Comissão, em 14 de maio de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
