



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.206, DE 2012

(Do Sr. Onofre Santo Agostini)

Altera o art. 105 da Lei n. 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.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1171/2011.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da [Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro](#), passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 105.

VIII – para motocicletas e motonetas, equipamento essencial de segurança individual – capacete, jaqueta, calça comprida, botas e luvas. (NR)

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do *caput* deste artigo será obrigatória a partir do 6º (sexto) mês após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O número de acidentes com motocicletas vem aumentando a cada ano, gerando altos custos para os cofres públicos e um ônus social importante para o povo brasileiro. Da perspectiva da saúde pública, estatísticas do Datasus (Sistema de Informações do SUS - Sistema Único de Saúde) e do Ministério da Saúde mostram que o impacto de um acidentado motociclista para os cofres públicos é alto, principalmente devido à natureza dos ferimentos, já que a motocicleta oferece pouca ou nenhuma barreira que amortecia o impacto do corpo da pessoa. Da perspectiva social, estudos mostram que as vítimas desse tipo de acidente são predominantemente jovens, refletindo em incremento dos números que ceifam o potencial social e de trabalho dos jovens brasileiros.

Mudanças relativamente simples nos equipamentos de segurança obrigatórios para motocicletas e motonetas poderiam diminuir sensivelmente a

gravidade dos ferimentos e, inclusive, evitar mortes, conforme apontam os dados apresentados na exposição a seguir.

Sobre a violência do impacto social

Dados do [Caderno Suplementar “Acidentes de Trânsito”, do Mapa da Violência 2011](#), divulgado pelo Instituto Sangari com base nas estatísticas do Ministério da Saúde, mostram que na primeira década após a entrada em vigor do novo Código Nacional de Trânsito, de 1998 a 2008, a mortalidade de motociclistas aumentou violentamente, como se pode observar no quadro a seguir.

Tabela 2.1. Número de óbitos em acidentes de trânsito por categoria. Valores Registrados.
População Total. Brasil. 1998/2008

Categoria	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Δ %
Pedestre	11.227	9.886	8.696	9.720	9.947	9.991	10.166	10.320	10.147	9.657	9.474	-15,6
Ciclista	396	555	789	1.008	1.240	1.263	1.389	1.523	1.668	1.649	1.615	307,8
Motociclista	1.047	1.599	2.492	3.130	3.773	4.292	5.067	5.995	7.198	8.118	8.939	753,8
Automóvel	3.663	4.637	5.266	5.847	6.290	6.402	7.188	7.035	7.639	7.982	8.120	121,7
Caminhão	348	436	664	702	774	842	987	1.038	1.050	1.058	985	183,0
Ônibus	103	94	127	93	135	143	212	166	235	183	179	73,8
Outros	288	374	447	539	558	592	545	600	545	574	514	78,5
Não especificado	13.818	11.988	10.514	9.485	10.036	9.614	9.551	9.317	7.885	8.186	8.447	-38,9
Total	30.890	29.569	28.995	30.524	32.753	33.139	35.105	35.994	36.367	37.407	38.273	23,9

Fonte: IM/SVS/MS

Os números mostram que a mortalidade dos motociclistas aumentou 754% na década, o que representa praticamente duas vezes o crescimento da frota de motocicletas. A comparação entre crescimento das frotas e taxas de vítimas de automóveis e de motocicletas é apresentada no quadro abaixo, mostrando que o crescimento médio anual da frota ao longo da década foi 16,7% para as motocicletas e apenas 6,5% para os automóveis (8,4% para o conjunto de todos os veículos). Ainda de acordo com o quadro a taxa média de óbito dos motociclistas foi de 92,3 óbitos a cada 100 mil motos. Com os automóveis ocorreu o processo inverso: a frota aumentou 88% e as vítimas de acidentes 57%. A taxa média foi de 38 mortes para cada 100 mil automóveis.

Tabela 4.1. Evolução da frota de veículos, das vítimas e das taxas de vítimas (por 100 mil veículos) em acidentes de trânsito. População Total. Brasil, 1998/2008

ANO	Frota Total		Automóveis						Motocicletas					
			Frota			Vítimas			Frota			Vítimas		
	n (milhões)	Δ% aa	n (milhões)	% do total	Δ% aa	n	Taxa frota*	Taxa popul**	n (milhões)	% do total	Δ% aa	n	Taxa frota*	Taxa popul**
1998	24,4		17,1	70,0		6.628	38,9	4,1	2,8	11,5		1.894	67,8	1,2
1999	27,2	11,5	18,8	69,2	10,3	7.799	41,5	4,8	3,4	12,4	20,8	2.689	79,7	1,6
2000	29,7	9,4	20,0	67,2	6,2	8.262	41,4	4,9	4,0	13,6	19,5	3.910	96,9	2,3
2001	31,9	7,4	21,2	66,5	6,3	8.483	39,9	4,9	4,6	14,5	14,3	4.541	98,5	2,6
2002	34,3	7,4	22,5	65,6	5,9	9.069	40,3	5,2	5,4	15,7	16,6	5.440	101,1	3,1
2003	36,7	6,9	23,7	64,6	5,3	9.018	38,1	5,1	6,2	17,0	15,7	6.046	97,1	3,4
2004	39,2	7,0	24,9	63,5	5,4	9.875	39,6	5,5	7,1	18,2	14,5	6.961	97,7	3,9
2005	42,1	7,2	26,3	62,5	5,5	9.492	36,1	5,2	8,2	19,4	14,5	8.089	99,1	4,4
2006	45,4	7,8	27,9	61,4	5,9	9.754	35,0	5,2	9,5	20,8	15,8	9.191	97,2	4,9
2007	49,6	9,4	29,9	60,1	7,1	10.218	34,2	5,4	11,2	22,5	18,1	10.392	93,1	5,5
2008	54,5	9,8	32,1	58,8	7,4	10.420	32,5	5,5	13,1	24,0	17,3	11.471	87,6	6,0
Δ%	123,7		87,9	-16,0		57,2	-16,3	34,1	368,8	109,5		505,5	29,2	416,6
Média	37,7	8,4	24,0	64,5	6,5	9002	38,0	5,1	6,9	17,2	16,7	6420	92,3	3,5

Fonte: DENATRAN - SIM/SVS/MS

Nota:

* Taxa frota: por 100 mil veículos

** Taxa população: por 100 mil habitantes.

Conforme o Mapa da Violência, o risco de um motociclista morrer no trânsito, levando em conta as quilometragens percorridas, é 14 vezes maior que o de um ocupante de automóvel. O resultado é que, nas estatísticas de morte no trânsito de 1998 a 2008, os acidentes com motocicletas puxaram o aumento de 23,9% no número de óbitos. Em 2010, a frota de motocicletas foi estimada em 16,5 milhões de unidades, representando 25,5% dos veículos motorizados.

Ainda de acordo com o estudo,

“apesar das evidentes vantagens de custo (valor de compra, gastos de combustível por quilômetro rodado e/ou de manutenção), são muitos os estudos nacionais (Rodrigues 2010; Vasconcellos 2008; IPEA 2003, Koizumi 1992) e internacionais (Lin 2003), que evidenciam os elevados riscos de letalidade e de ferimentos, muito mais altos nos acidentes com motocicletas do que nas restantes categorias de veículos motorizados. (...) As significativas quedas observadas na década em três dos indicadores acima analisados – na dos pedestres, nas taxas de óbito de automobilistas quando relacionados à frota e na mortalidade global em acidentes de trânsito quando excluimos os motociclistas – indicam claramente que legislação adequada, educação e fiscalização sistemática constituem um tripé altamente eficiente para enfrentar a espiral de violência no trânsito do país”.

Importante salientar o custo social dessas perdas. A única categoria que concentra mortalidade na faixa jovem é a dos motociclistas, com taxas extremamente elevadas dos 19 aos 22 anos de idade. Os dados apontam que o aumento da vitimização juvenil está nos pesados incrementos na mortalidade dos motociclistas, categoria que concentra e vitimiza preferencialmente a juventude.

Sobre o ônus para a saúde pública e previdência

Conforme dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) um paciente vítima de acidente de moto custa, em média, R\$ 152 mil aos cofres públicos, só na rede hospitalar. Já o custo social de cada um desses pacientes é de, em média, R\$ 952 mil aos cofres públicos, o que envolve atendimento pré-hospitalar, hospital, licença, aposentadoria, entre outros.

Segundo pesquisa da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC), uma diária em uma Unidade de Terapia Intensiva (UTI) pode chegar facilmente a R\$ 2 mil, somente com uso de medicamentos. Ainda de acordo com o estudo, o custo de antibióticos para tratar infecções ósseas, principalmente em casos de fraturas expostas, pode chegar a R\$ 500,00 a dose. Aplicados de seis em seis horas, como é previsto, seu custo diário chegaria a R\$ 2 mil.

Na observação dos dados fica claro que qualquer caso de acidente com moto um pouco mais importante representa um custo elevado, tanto para o Estado quanto para a vítima e sua família. Cabe ressaltar que os motociclistas acidentados levam em média três vezes mais tempo internados do que outras vítimas de acidentes de trânsito.

Sobre a importância dos itens de segurança e média de custos

Conforme o relatório de título “Proteção do piloto por equipamento (Protection du pilote par l'équipement, 2003)” do Centre Europeen D'Etudes de Securite et D'Analyse des Risques (CEESAR) por meio do Département d'Epidémiologie et de Sciences de l'Accident, alguns itens de segurança se

apresentam como fundamentais para a diminuição e minimização de danos causados por acidentes com motocicletas. Sua incorporação no rol de itens essenciais para a segurança de motociclistas tem ganhado espaço na pauta de discussões de diversos setores, principalmente aqueles onde o uso de motocicletas já está consolidado. Em minuta que orienta sobre os equipamentos necessários para a segurança de pilotos de motos do SAMU, por exemplo, jaqueta, luvas, calça e botas estão discriminados como itens de proteção individual.

O condutor da motocicleta deverá utilizar, além dos equipamentos de segurança obrigatórios pela legislação de trânsito, itens específicos para condução de motocicletas como luvas, botas, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção, sendo que todas estas peças deverão ser na cor preta (...) Recomenda-se, como proteção adicional aos membros superiores, tórax, dorso e abdome do condutor da motocicleta, a utilização de jaqueta com o mesmo padrão visual do macacão, confeccionada em náilon ou couro, com fitas reflexivas na cor cinza e reforço acolchoado nos ombros e cotovelos” (Orientações Gerais Para Implantação das Motolâncias na Rede SAMU 192)

De acordo com o relatório do CEESAR, os itens de segurança considerados essenciais, além do capacete, são: jaqueta com estrutura que proteja a coluna cervical, luvas, calças com estruturas protetivas e botas. Esses elementos deveriam ser considerados partes do equipamento da motocicleta, e não meramente itens adicionais ou complementares de segurança.

A jaqueta com estrutura segura a pessoa desde a cabeça até o meio da coluna, ao mesmo tempo permitindo a mobilidade e a dirigibilidade, já que sua rigidez é maior na área do pescoço. O produto pode ser feito de fibra de carbono, fibra de vidro reforçada ou alumínio revestido com espuma. O uso de jaqueta pode evitar abrasão e feridas em grandes extensões de pele, principalmente em braços, ombros e costas. Cotovelos e ombros também são freqüentemente afetados por contusões, feridas, entorses ou luxação. A clavícula também é bastante frágil e especialmente exposta a fraturas nesse tipo de acidente. Os ossos do braço (raio/ulna e úmero) às vezes podem sofrer fraturas (expostas ou não). Não

raramente as lesões localizadas na coluna vertebral poderiam ser menores com o uso de uma jaqueta adequada.

Outro item importante, de acordo com o relatório europeu, são as luvas. A luva adequada pode evitar ou minimizar queimaduras nas mãos do motorista, fricção prolongada da mão contra o asfalto, entorses mais graves ou luxações, fraturas e amputação de dedos. Como as luvas, as botas também protegem as extremidades. Seu uso pode proteger ou minimizar danos como queimaduras nos pés, lesões na pele, fraturas e entorses no tornozelo, esmagamentos e amputação de dedos.

Finalmente, ainda conforme o estudo, as calças adequadas podem evitar queimaduras, cortes, extensas lesões na pele e, quando as calças possuem estruturas protetoras, podem evitar entorses e fraturas.

O quadro abaixo apresenta pesquisa de preço em empresas do ramo para os quatro itens. Ressalta-se a importância de se levar em conta a relação custo-benefício.

Item	Menor preço em real (consumidor final)*
Jaquetas com estrutura	200,00
Luvas	30,00
Calça com estruturas	300,00
Botas	120,00
Total	650,00

*pesquisa realizada em páginas da web, em empresas do ramo, em fevereiro de 2012, para o consumidor final, pessoa física.

Assim, o presente Projeto de Lei objetiva aperfeiçoar os dispositivos legais que regulam a segurança para condutores e passageiros de motocicletas e motonetas, tornando a jaqueta com estrutura de proteção da coluna, a calça, as luvas e as botas itens de segurança obrigatórios, que devem fazer parte dos componentes do veículo sendo, portanto, obrigatória a sua incorporação como parte da motocicleta que é comprada e vendida. Com isso pretende-se que sejam minimizados os prejuízos que vem sendo causados pelos crescentes acidentes com

motociclistas, tanto em suas dimensões pessoal e social quanto em seu impacto no Estado.

Tendo em vista a relevância da matéria, desde já conto com o apoio dos Nobres Pares.

Sala das Sessões, em 14 de fevereiro de 2012.

Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI

PSD/SC

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.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 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 encarroçadores 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.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

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.

.....

FIM DO DOCUMENTO
