

# **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO.**

## **PROJETO DE LEI Nº 1.171, DE 2011.**

(Apensos os PLs nºs 2813/11, 2998/11, 3206/12 e 3627/12)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a obrigatoriedade de utilização de novos equipamentos de proteção para motociclistas.

**Autor:** Deputado FERNANDO FERRO

**Relator:** Deputado ANTONIO BALHMANN

## **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Fernando Ferro, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que é o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para dispor sobre a obrigatoriedade de utilização de novos equipamentos de proteção para motociclistas.

Para tanto, a proposição altera o art. 54 do CTB de forma a estabelecer que os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção.

Ademais, a proposição estabelece que os referidos equipamentos de que trata o artigo devem estar inclusos quando da compra de motocicletas, motonetas e ciclomotores, sendo, portanto, considerados como acessórios dos veículos.

Adicionalmente, o projeto estabelece que os fabricantes dos veículos ficam responsáveis pelo custeio destes equipamentos, cuja regulamentação e normatização, bem como o estabelecimento de condições de uso e de renovação dos referidos equipamentos de segurança, fica sob responsabilidade do Conselho Nacional de Trânsito. Por fim, é estabelecido que a lei decorrente da proposição entra em vigor na data de sua publicação.

De acordo com a justificação do autor, o número de mortes provocadas em acidentes de moto teria aumentado 754% entre 1998 e 2008, e em 2008 teriam sido registradas 87,6 mortes a cada 100 mil motos no País. Tratar-se-ia de uma proporção 170% maior do que a taxa da frota de automóveis, que seria de 32,5 mortes a cada 100 mil veículos. Em 1998, a taxa de mortes por motos teria sido de 67,8 a cada 100 mil - uma proporção 75% maior do que a taxa da frota de carros.

O autor ainda aponta que as maiores vítimas dos acidentes seriam jovens. Na faixa entre 15 e 24 anos, o número de mortes seria expressivamente maior do que aquelas ocorridas nas demais idades, fenômeno que não teria paralelo com nenhuma outra categoria de veículo.

Nesse contexto, o autor propõe que o Código de Trânsito Brasileiro seja modificado para tornar obrigatória a utilização de equipamentos de segurança como coletes, cotoveleiras, botas e capacetes entre os usuários de motocicletas e afins no Brasil.

Deve-se destacar que, em dezembro de 2011, foi apensado à proposição o PL nº 2.813, de 2011, de autoria do Deputado Edson Pimenta. Posteriormente, em 2012, foram apensados o PL nº 2.998, de 2011, de autoria do Deputado Aguinaldo Ribeiro; o PL nº 3.206, de 2012, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini; e o PL nº 3.627, de 2012, de autoria do Deputado Inocêncio Oliveira.

O **PL nº 2.813, de 2011**, altera os arts. 54, III, e 244, I, do CTB. A alteração promovida no inciso III do art. 54 do CTB busca estabelecer a obrigatoriedade de que os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores utilizem macacão com cotoveleiras e joelheiras, de acordo com especificações do CONTRAN. Por sua vez, a alteração no art. 244, I, do CTB estabelece que a condução de motocicleta, motoneta e ciclomotor sem os referidos equipamentos – que passam a incluir macacão com cotoveleiras e

joelheiras – é infração gravíssima. A propósito, a lei decorrente da proposição entra em vigor após decorridos 90 dias de sua publicação.

De acordo com a justificação do autor, o número de motos em circulação teria apresentado crescimento de 91,6% nos últimos seis anos, sendo observado, contudo, elevado índice de acidentes envolvendo motociclistas. Aponta o autor que, embora a frota de motocicletas seja sete vezes inferior à de carros, as motos envolvem-se praticamente no mesmo número de acidentes fatais que os automóveis. Ademais, o atendimento de motociclistas acidentados nos pronto-socorro está impactando o serviço público de saúde, notadamente nos grandes centros urbanos, pelo aumento da demanda, que seria inclusive mais complexa devido aos casos envolvendo politraumatismos. Assim, na tentativa de diminuir os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e os custos deles decorrentes, o autor propõe o uso obrigatório de macacão com cotoveleiras e joelheiras como vestuário protetor do motociclista.

Por sua vez, o **PL nº 2.998, de 2011**, estabelece a obrigatoriedade do uso de colete inflável de proteção, denominado colete "airbag", para os condutores de motocicletas e veículos similares nas vias públicas urbanas (art. 1º). Em caso de descumprimento dessa determinação, as Prefeituras, por meio de seus órgãos de fiscalização, procederão às devidas autuações (art. 2º).

O projeto também estabelece que as empresas que exploram a atividade de transporte com motocicletas ficam responsáveis pela aquisição e fornecimento dos coletes infláveis de proteção (art. 3º). Por sua vez, as despesas decorrentes das determinações do projeto correrão por conta dos proprietários de motocicletas e veículos similares (art. 4º). Ademais, o projeto estabelece que a lei decorrente da proposição entra em vigor após decorridos 120 dias de sua publicação.

De acordo com a justificação do autor, trata-se de reapresentação de proposição originalmente apresentada pelo Deputado Dr. Nechar. Destaca-se que os coletes com *airbag* para motociclistas teriam sido testados pela Polícia Militar de São Paulo em 2002, um ano depois de chegarem ao Brasil. Seriam confeccionados em *nylon* resistente a atrito, com peso de 1,2 kg, de maneira que, no momento da queda, o sistema de airbag seria acionado por meio de um fio conectado no colete e no chassi do veículo,

sendo inflado por meio de gás. Ainda de acordo com o autor, o colete reduziria em até 70% o risco de morte se usado junto do capacete, protegendo coluna cervical, tórax, barriga, costas e cóccix.

Já o **PL nº 3.206, de 2012**, inclui o inciso VIII no art. 105 do CTB de forma a estabelecer que, dentre os equipamentos obrigatórios das motocicletas e motonetas, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN, inclui-se equipamento essencial de segurança individual composto por capacete, jaqueta, calça comprida, botas e luvas. Adicionalmente, o PL estabelece, por meio da inclusão do § 7º ao art. 105 do CTB, que essa exigência será obrigatória a partir do 6º mês após a definição pelo CONTRAN das especificações técnicas pertinentes. Por fim, o projeto estabelece que a lei decorrente da proposição entra em vigor na data de sua publicação.

De acordo com o autor, 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 e do Ministério da Saúde mostram que o impacto de um acidentado motociclista para os cofres públicos é elevado, principalmente devido à natureza dos ferimentos. Da perspectiva social, estudos mostram que as vítimas desse tipo de acidente são predominantemente jovens, afetando o potencial social e de trabalho dos jovens brasileiros. O autor ainda aponta que os números mostram que a mortalidade dos motociclistas aumentou 754% na década, o que representa praticamente duas vezes o crescimento da frota de motocicletas, e apresenta tabelas com diversos números sobre o assunto.

Não obstante, o autor defende que mudanças relativamente simples nos equipamentos de segurança obrigatórios para motocicletas e motonetas poderiam diminuir sensivelmente a gravidade dos ferimentos e, inclusive, evitar mortes. Para subsidiar essa afirmação, o autor faz referência ao 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) elaborado por meio de seu *Département d'Epidémiologie et de Sciences de l'Accident*, que destaca que 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.

Adicionalmente, o autor aponta 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)*

Enfim, o autor aponta que, 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.

Conforme o autor, a jaqueta com estrutura seguraria a pessoa desde a cabeça até o meio da coluna, ao mesmo tempo em que permite mobilidade e dirigibilidade, já que sua rigidez é maior na área do pescoço. O produto poderia ser feito de fibra de carbono, fibra de vidro reforçada ou alumínio revestido com espuma. O uso de jaqueta poderia evitar abrasão e feridas em grandes extensões de pele, principalmente em braços, ombros e costas, sendo destacado que 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, e 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, seriam as luvas. A luva adequada poderia 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, as calças adequadas podem evitar queimaduras, cortes, extensas lesões na pele e, quando as calças possuem estruturas protetoras, podem evitar entorses e fraturas.

O autor aponta, ainda quadro que apresentaria pesquisa de preço em empresas do ramo para os quatro itens mencionados:

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

\*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.

Por fim, o **PL nº 3.627, de 2012**, estabelece a obrigatoriedade de utilização, pelos motociclistas e seus passageiros, gratuitos ou remunerados, de equipamentos de segurança a exemplo de capacete, cotoveleira, joelheira e botas, nos termos de regulamentação a ser expedida pelo CONTRAN.

Ademais, o projeto estabelece, entre outros aspectos, pena de multa aos infratores, que será infração considerada de “natureza média” sendo que, na reincidência, será considerada grave. A proposição prevê, ainda, a realização de atividades de conscientização e de educação sobre a utilização dos equipamentos de segurança e prevenção de riscos, e dispõe que a lei entra em vigor após decorridos 180 dias de sua sua publicação.

De acordo com a justificação do autor, no ano de 2010, em Pernambuco, as mortes provocadas por acidentes de moto teriam sofrido um aumento de 26,7% nas rodovias federais (BRs) que cortam o estado, segundo levantamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF em Recife. Ademais, durante a Operação Fim de Ano, que durou 24 dias, a PRF teria constatado que 40% das vítimas fatais de acidentes nas BRs no estado eram pessoas que viajavam de moto. No interior, a incidência de mortos em acidentes com esse tipo de veículo chegaria a ser até dez vezes maior do que na capital. Foi destacada a pesquisa “Perfil da Mortalidade de Acidente de Motos em Pernambuco”, que teria indicado que as motos comporiam a segunda maior frota de veículos registrados no Detran (29,3%), mas em 63% dos municípios pernambucanos esses veículos já seriam mais numerosos que os carros. Ademais, os mortos seriam essencialmente jovens (68%), do sexo masculino (83,4%) e negros (78,1%), sendo que, em 2006, o risco de morrer nesse tipo de acidente já seria quatro vezes maior do que 1998.

O autor ainda aponta que, no Hospital da Restauração, a maior emergência de Recife, o registro de casos teria apresentado expansão de 200% entre 1998 e 2009. Por sua vez, a título de comparação, no município de Calumbi, a 411 quilômetros de Recife, a proporção de óbitos seria bem maior do que na região metropolitana da capital do estado, segundo um estudo que estaria sendo feito pela Fiocruz. Nesse pequeno município, haveria registro de 11,67 mortes para cada grupo de 100 mil habitantes. Em suas estradas poeirentas, os motociclistas seriam semianalfabetos, não usariam capacete, não conheceriam as leis do trânsito e ainda circulariam sem habilitação.

Através destas avaliações, o autor defende a apresentação de sua proposição.

Feitas essas considerações, destaca-se que o PL nº 1.171, de 2011, e seus apensados, estão sujeitos a apreciação conclusiva pelas comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno, e tramita em regime ordinário, tendo sido distribuída às comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

O presente projeto de lei nº 1.171, de 2011, busca reduzir o número de vítimas fatais em acidentes de trânsito que envolvem motocicletas.

Acerca do tema, destaca-se que o autor apresenta números impressionantes que apontam que o número de mortes provocadas em decorrência de acidentes envolvendo motociclistas teria aumentado 754% no período compreendido entre 1998 e 2008. Ademais, enquanto em 1998 o índice de mortes em acidentes envolvendo motociclistas era de 67,8 mortes a cada 100 mil motos, em 2008 esse parâmetro chegou a 87,6 a cada 100 mil.

A partir dessas constatações, o projeto essencialmente propõe duas medidas. A primeira delas trata da obrigatoriedade de que os motociclistas passem também a utilizar joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção, e a segunda da obrigatoriedade de que esses itens de segurança e também os capacetes sejam considerados como itens das motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Mais recentemente, foram pensados quatro projetos de lei à proposição. O **PL nº 2.813, de 2011**, busca essencialmente estabelecer a obrigatoriedade de que os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores utilizem macacão com cotoveleiras e joelheiras, de acordo com especificações do CONTRAN. Já o **PL nº 2.998, de 2011**, estabelece, em síntese, a obrigatoriedade do uso de colete inflável de proteção, denominado colete "airbag", para os condutores de motocicletas e veículos similares nas vias públicas urbanas, sendo que, no caso de exploração comercial da atividade de transporte por meio de motocicletas, as respectivas empresas ficam responsáveis pela aquisição e fornecimento dos referidos coletes infláveis de proteção. Por sua vez, o **PL nº 3.206, de 2012**, estabelece essencialmente que, dentre os equipamentos obrigatórios das motocicletas e motonetas, incluem-se capacete, jaqueta, calça comprida, botas e luvas, e o **PL nº 3.627, de 2012**, propõe a obrigatoriedade de utilização, pelos motociclistas e seus passageiros, gratuitos ou remunerados, de equipamentos de segurança a exemplo de capacete, cotoveleira, joelheira e botas, nos termos de regulamentação a ser expedida pelo CONTRAN, e prevê, entre outros aspectos, sobre a realização de atividades de conscientização e de educação sobre a utilização dos equipamentos de segurança e prevenção de riscos, e dispõe que a lei entra em vigor após decorridos 180 dias de sua sua publicação.

Acerca do tema, parece-nos, a princípio, que a utilização de joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes não parece ser capaz de apresentar efeitos importantes sobre o índice de mortes em acidentes envolvendo motocicletas – o que é a finalidade primordial da proposição –, muito embora esses itens possam reduzir a gravidade de alguns dos ferimentos.

De toda forma, deve-se observar que o art. 54 do Código de Trânsito Brasileiro já dispõe que o motociclista deve utilizar vestuário de proteção, de acordo com as especificações do Contran. Assim, o órgão regulador de trânsito já teria condições de estabelecer o uso desses artigos, caso entenda que seja assim necessário.

Por outro lado, há que se ressaltar a inação do Contran no que se refere às especificações do vestuário do motociclista. Na atual ausência da referida especificação do Contran, tanto os motociclistas como seus passageiros podem utilizar, em tese, qualquer vestimenta. Mais especificamente, um motociclista e seu passageiro podem trafegar utilizando, além do capacete, apenas uma camiseta e uma bermuda, por exemplo, conforme nossa interpretação.

Desta forma, entendemos que, face à ausência de regulamentação e à importância do tema, é importante que a própria Lei estabeleça a obrigatoriedade de utilização, pelos motociclistas, de calça e jaqueta, bem como de luvas, botas, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção, conforme as orientações da Rede SAMU – Serviço de Atendimento Móvel de Urgência destacadas na justificção do PL nº 3.206, de 2012.

No que se refere aos coletes de proteção infláveis, ou “coletes air bag”, trata-se, de acordo com a justificção do PL nº 2.998, de 2011, de equipamento já testado pela Polícia Militar de São Paulo. De acordo com o autor dessa proposição, o colete reduziria em até 70% o risco de morte, protegendo coluna cervical, tórax, barriga, costas e cóccix.

Contudo, o preço dos coletes “air-bag” parece ser, atualmente, da ordem de R\$ 500, de forma que entendemos que a obrigatoriedade desse equipamento deve ser restrita face ao impacto econômico da medida. Desta forma, consideramos que a utilização desse colete deve ocorrer em duas situações:

I - apenas nas vias cuja velocidade de tráfego seja igual ou superior a 70 km/h. Desta forma, o motociclista que não dispuser do equipamento poderá trafegar livremente, desde que em vias cuja velocidade máxima seja inferior a esse limite; e

II - caso se trate de condutor de moto-frete, atividade que é objeto da Lei nº 12.009, de 2009. Nesse caso, entendemos que a pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete deverá fornecer o referido equipamento.

Ainda assim, entendemos que as determinações referentes ao colete “air bag” apenas devem entrar em vigor após **quatro anos** da publicação desta norma legal, no caso da obrigatoriedade de utilização nas vias cuja velocidade permitida seja igual ou superior a 70 km/h, e após **dois anos** dessa publicação para o caso dos condutores de moto-frete.

Por fim, quanto à proposta de que itens de vestuário do motociclista sejam vendidos juntamente com os veículos, consideramos que a medida poderá acarretar consequências indesejadas. Afinal, o motociclista, ao adquirir o veículo, já poderá dispor do vestuário adequado exigido pelo Código de Trânsito, de maneira que, estando em vigor essa norma, estaria o consumidor obrigado a adquirir um equipamento que já dispõe. Ademais, a medida restringiria o universo de escolha do consumidor no que se refere ao vestuário, e eventualmente possibilitaria que os referidos artigos sofressem uma elevação de preços, face à intermediação da montadora ou da distribuidora de veículos na venda desses equipamentos.

Assim, em face do exposto, **manifestamo-nos favoravelmente à aprovação dos Projetos de Lei nºs 1.171, de 2011; 2.813, de 2011; 2.998, de 2011; e 3.206, de 2012 e 3627 de 2012 nos termos do substitutivo anexo**, cuja redação procura contemplar os aspectos comentados.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2012.

Deputado ANTONIO BALHMANN  
Relator

2012\_8652