C0049329A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.171-C, DE 2011

(Do Sr. Fernando Ferro)

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; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio pela aprovação deste e dos de nºs 2813/11, 2998/11, 3206/12 e 3627/12, apensados, com substitutivo (relator: DEP. ANTONIO BALHMANN); da Comissão de Viação e Transportes pela rejeição deste e dos de nºs 2.813/11, 2.998/11, 3.206/12 e 3.627/12, apensados (relator: DEP. JOSE STÉDILE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela inconstitucionalidade, injuridicidade e má técnica legislativa deste; pela constitucionalidade, juridicidade e má técnica legislativa dos de nºs 2.813/11, 2.998/11, 3.206/12 e 3.627/12, apensados; e pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (relator: DEP. LUIZ DE DEUS).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação do Plenário – Art. 24, II, "g"

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: 2813/11, 2998/11, 3206/12 e 3627/12

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:
- Parecer do Relator
- Substitutivo oferecido pelo Relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:
- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- Parecer do Relator
- Complementação de voto
- Parecer da Comissão
- Votos em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar o uso de joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes pelos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art.2° O art. 54 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I – utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores; além de joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção".

II – .....

Parágrafo único: Os referidos equipamentos devem estar inclusos quando da compra de motocicletas, motonetas e ciclomotores, sendo, portanto, integrados como acessórios dos veículos. Ficam

os fabricantes dos veículos responsáveis pelo custeio destes equipamentos.

A regulamentação e a normatização, bem como as condições de uso e renovação dos referidos equipamentos de segurança, fica sob responsabilidade do Conselho Nacional de Trânsito.

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

JUSTIFICAÇÃO

A violência no trânsito brasileiro só aumenta. Os acidentes com motocicletas, particularmente, seguem em crescimento. O número de mortes provocadas em acidentes de moto aumentou 754% entre 1998 e 2008, aponta o Caderno Complementar Mapa da Violência, feito pelo Instituto Sangari. O trabalho mostra que a explosão nas estatísticas está relacionada não apenas com aumento expressivo da frota, mas com maior risco do uso do veículo.

Em 2008 foram registradas 87,6 mortes a cada 100 mil motos no País. Uma proporção 170% maior do que a taxa da frota de automóveis: 32,5 mortes a cada 100 mil veículos. Em 1998, a taxa de mortes por motos era de 67,8 a cada 100 mil - uma proporção 75% maior do que a taxa da frota de carros.

As maiores vítimas dos acidentes são jovens. O trabalho mostra que é na faixa entre 15 e 24 anos, o número de mortes é expressivamente maior do que nas demais idades. Com nenhuma outra categoria de veículo a pesquisa registrou tal fenômeno. Há uma vitimização de jovens. Entre 2004 e 2008, os óbitos juvenis aumentaram 15 vezes mais do que no restante da população, de acordo com a pesquisa.

A partir da análise dos fatos, sugerimos que o código Nacional de Trânsito seja modificado para tornar obrigatória a utilização de equipamento de segurança como coletes, cotoveleiras, botas e capacetes entre os usuários de motocicletas e afins no Brasil.

Tal medida visa diminuir o número de vítimas fatais em acidentes de trânsito que envolvem motocicletas. Desta forma, estaremos salvando vidas e contribuindo para que o trânsito no Brasil seja menos violento.

Sala das sessões, 27 de abril de 2011

Fernando Ferro

Deputado Federal PT/PE

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:

.....

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.813, DE 2011

(Do Sr. Edson Pimenta)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o vestuário do motociclista.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1171/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o vestuário do motociclista.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 54.....

.....

III – usando vestiário de proteção, macacão com cotoveleiras e joelheiras para o motociclista, de acordo com especificações do CONTRAN. (NR)

Art. 244.....

I – sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário, macacão com cotoveleiras e joelheiras para o motociclista, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

.....(NR)"

Art. 5° Esta lei entra em vigor após decorridos noventa dias da data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A estabilidade advinda da adoção do real resultou no aumento do poder aquisitivo da população e na ampliação do alcance do crédito, favorecendo o consumo de estratos sociais sem poder de compra até então. O sonho da propriedade do veículo próprio vem se materializando para grande parcela de

brasileiros, mediante a aquisição da motocicleta, cuja manutenção mostra-se também acessível.

Dessa forma, o número de motos em circulação cresceu 91,6% nos últimos seis anos. Em contraponto a esse aspecto de valorização social, observamos o elevado índice de acidentes envolvendo motociclistas, com desdobramentos indesejáveis. Feridos e deficientes permanentes compõem estatísticas sombrias, ao lado de grande número de mortos.

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. De cada quatro mortes registradas nas ruas devido a acidentes de trânsito, uma é de motociclista. No entanto, proporcionalmente, os acidentes com motos matam muito mais pessoas do que os ocorridos com carros de passeio.

O atendimento de motociclistas acidentados nos pronto-socorro está impactando o serviço público de saúde, notadamente dos grandes centros urbanos, pelo aumento da demanda, maior e mais complexa devido aos politraumatismos, e pelos custos equivalentes.

Na tentativa de diminuir os prejuízos resultantes dos acidentes de trânsito com motocicletas, propomos o uso obrigatório de macacão com cotoveleiras e joelheiras como vestuário protetor do motociclista, mediante duas alterações no texto dos artigos 54 e 244 do Código de Trânsito Brasileiro.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nossos Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 30 de novembro de 2011.

Deputado EDSON PIMENTA

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 III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.998, DE 2011

(Do Sr. Aguinaldo Ribeiro)

Torna obrigatório o uso de coletes infláveis de proteção (colete "airbag") para os condutores de motocicletas e veículos similares nas vias públicas urbanas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1171/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica obrigatório o uso de coletes infláveis de proteção (colete "airbag") para os condutores de motocicletas e veículos similares nas vias públicas urbanas.

Art. 2º - As Prefeituras, através de seus órgão de fiscalização, procederão às autuações aos que não observarem o preceituado no artigo anterior.

Art. 3º - As empresas que exploram a atividade de transporte com motocicletas ficam responsáveis pela aquisição e fornecimento dos coletes infláveis de proteção.

Art. 4º - As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta dos proprietários de motocicletas e veículos similares.

Art. 5º - Esta Lei entrará em vigor 120 dias a contar da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A ideia original desta proposição foi do Deputado Dr. Nechar, do PP/SP, a quem, como Líder da Bancada do Partido Progressista, homenageamos, com a reapresentação do projeto para tramitar novamente nesta Casa Legislativa.

Os coletes com airbag para motociclistas foram testados pela Polícia Militar de São Paulo em 2002, um ano depois de chegarem ao Brasil. Feito de nylon resistente a atrito, ele pesa 1,2 quilo e é inflado, por um cilindro de gás, quando o motoqueiro cai da moto. O sistema de airbag é acionado por meio de um fio conectado no colete e no chassi do veículo.

O colete reduz em até 70% o risco de morte se usado junto do capacete. "Ele protege coluna cervical, tórax, barriga, costas e o cóccix" dizem especialistas.

Isto posto solicito aos nobres pares o apoio para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2011.

Deputado AGUINALDO RIBEIRO – PP/PB

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.

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 amorteça 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 (milhão)	Δ% aa	n (milhão)	% do total	Δ% aa	n	Taxa frota*	Taxa popul **	n (milhão)	% 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 motociclos 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 excluímos 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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.627, DE 2012

(Do Sr. Inocêncio Oliveira)

Fixa a obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança pelos motociclistas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1171/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica estabelecida a obrigatoriedade de utilização pelos motociclistas de equipamentos de segurança, a exemplo de capacete, cotoveleira, joelheira e botas, nos termos de regulamentação a ser expedida pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A obrigatoriedade estabelecida no caput é estendida aos passageiros transportados nas motocicletas, seja o transporte gratuito ou remunerado.

Art. 2º Os infratores estão sujeitos à pena de multa, da seguinte forma:

I – A 1ª infração será considerada de natureza média;

II – Em caso de reincidência, considerar-se-á infração grave.

§ 1º A pontuação obtida com as infrações em questão serão consideradas para os efeitos legais, exigindo ainda do infrator a realização de curso de segurança no trânsito voltado para os motociclistas.

§ 2º As normas regulamentadoras e o Código de Trânsito Brasileiro definirão os valores e a forma de aplicação das penas.

Art. 3º Serão realizadas atividades de conscientização e de educação sobre a utilização dos equipamentos de segurança e prevenção dos riscos.

Art. 4º Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A prática do motociclismo seguro requer atenção e dedicação de todos, não estando nenhum motociclista isento de um acidente, pois condições adversas de pilotagem, técnica inadequada, falha de condução, desatenção, não cumprimento de regulamentações, problemas de ruas e estradas, condições de saúde e certos exageros, onde a dinâmica do equilíbrio e resistência, ao ser colocada a prova, torna-se um jogo desigual entre a vida e a morte.

No ano de 2010, no Estado de Pernambuco, as mortes provocadas por acidentes de moto sofreram um aumento de 26,7% nas rodovias federais que cortam Pernambuco, segundo levantamento feito pela Polícia Rodoviária Federal em Recife, Pernambuco, comparando os números registrados em 2008 e 2009. O que mais preocupa é que durante a Operação Fim de Ano, que durou 24 dias, a PRF constatou que 40% das vítimas fatais de acidentes nas BRs no estado eram pessoas que viajavam de moto.

Desde tal época, o fenômeno já vinha sendo tratado como problema de saúde pública pelo Governo do Estado, após a constatação do aumento na incidência desses desastres, através da pesquisa "Perfil da Mortalidade de Acidente de Motos em Pernambuco". O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) lançou uma cartilha para orientar motociclistas, principalmente no interior, onde a incidência de mortos em acidentes com esse tipo de veículo chega a ser até dez vezes maior do que na capital.

O estudo indicou que as motos compõem a segunda maior frota de veículos registrados no Detran (29,3%), mas em 63% dos municípios pernambucanos, elas já são mais numerosas do que os carros. De acordo ainda com o estudo, os mortos são jovens (68%), do sexo masculino (83,4%) e negros (78,1%). O levantamento mostrou, ainda, que em 2006 o risco de morrer nesse tipo de acidente já era quatro vezes maior do que 1998, período em que o número de internações provocadas pelo mesmo motivo duplicou.

No Hospital da Restauração, a maior emergência de Recife, o registro de casos subiu 200% entre 1998 e 2009, sendo que no ano de 2010, foram atendidos 2.951 feridos em colisões com motos. Em Calumbi - a 411 quilômetros de Recife - a proporção de óbitos é bem maior do que na região metropolitana, segundo revelou um estudo que vem sendo feito pela Fiocruz. No pequeno município, há registro de 11,67 mortes para cada grupo de 100 mil habitantes. Em suas estradas poeirentas, os motociclistas são semianalfabetos, não usam capacete, não conhecem as leis do trânsito e circulam sem habilitação.

Através destas avaliações, proponho o estabelecimento da obrigatoriedade de utilização pelos motociclistas, e eventuais passageiros, de equipamentos de segurança, impondo penalidade em caso do descumprimento das regras de proteção, nos termos a serem definidos pela regulamentação.

Algumas iniciativas neste sentido foram apresentadas no Brasil. Consideramos que uma lei de alcance nacional seria extremamente benéfica para proteger a segurança do trânsito e a vida dos motociclistas. Assim sendo, apresentamos este projeto de lei, contando com o apoio dos ilustres pares para aprová-lo nesta Casa. Temos a certeza de que esta iniciativa, embora simples, será extremamente favorável para o nosso país.

Sala das Sessões, em 4 de abril de 2012.

INOCÊNCIO OLIVEIRA
Deputado Federal

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

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 trênsito 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 tableas 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 ponta 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
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.

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 apensados 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 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 intepretação.

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 justificação 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 justificação 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 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 consutores 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 n^{os} 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 20 de junho de 2012.

Deputado ANTONIO BALHMANN
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.171, DE 2011

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, para dispor sobre a obrigatoriedade de

utilização de novos equipamentos de proteção para condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, para dispor sobre a obrigatoriedade de utilização de novos equipamentos de proteção para condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 54.....

.....

III – usando luvas, botas, calça, jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção; e

IV – usando jaquetas infláveis de proteção, caso a velocidade máxima permitida para a via seja igual ou superior a 70 (setenta) quilômetros por hora.

Parágrafo único. O Contran poderá dispor acerca das especificações do vestuário de que tratam os incisos I, III e IV deste artigo, bem como estipular itens adicionais de utilização obrigatória pelos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores." (NR)

"Art. 55.....

.....

III – usando luvas, botas, calça, jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção; e

IV – usando jaquetas infláveis de proteção, caso a velocidade máxima permitida para a via seja igual ou superior a 70 (setenta) quilômetros por hora.

Parágrafo único. O Contran poderá dispor acerca das especificações do vestuário de que tratam os incisos I, III e IV deste artigo, bem como estipular itens adicionais de utilização obrigatória pelos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.” (NR)

“Art. 244.....

I – sem observar as disposições de que trata o art. 54 desta Lei;

II - sem observar as disposições de que trata o art. 55 desta Lei; e

.....(NR)”

Art. 3° As disposições estabelecidas pelos arts. 54, inciso IV, e 55, inciso IV, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, bem como as disposições estabelecidas pelos incisos I e II do art. 244 do mesmo diploma legal no que se refere à observância dos referidos arts. 54, inciso IV, e 55, inciso IV, entrarão em vigor após decorridos quatro anos da data de publicação desta Lei.

Art. 4º A Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º. .....

.....

§ 2º Para os serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas, é necessário que o condutor use jaquetas infláveis de proteção.” (NR)

Art. 5º A disposição estabelecida pelo § 2º do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, entrará em vigor após decorridos dois anos da data de publicação desta Lei.

Art. 6º A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete fornecerá o equipamento de que trata o art. 2º, § 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, até a data da entrada em vigor referido do dispositivo.

Art. 7º Esta lei entra em vigor após um ano da data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2012.

Deputado ANTONIO BALHMANN
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.171/2011,do PL 2998/2011, do PL 3206/2012 e do PL 3627/2012, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Balhmann.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marcio Reinaldo Moreira - Presidente, Renato Molling - Vice-Presidente, Antonio Balhmann, João Lyra, José Augusto Maia, Ronaldo Zulke, Valdivino de Oliveira, Ângelo Agnolin, Edson Ezequiel, Esperidião Amin, Guilherme Campos e Marco Tebaldi.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2012.

Deputado MARCIO REINALDO MOREIRA
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em foco altera a redação do art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para incluir joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção entre os equipamentos de segurança exigidos dos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores. A proposição estabelece que os referidos equipamentos sejam

considerados acessórios dos veículos e, portanto, estejam inclusos quando da compra de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Estabelece, ainda, que os fabricantes dos veículos são responsáveis pelo custeio dos referidos equipamentos de segurança, cuja regulamentação e normatização, bem como o estabelecimento de condições de uso e de renovação fica a cargo do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). O autor defende a iniciativa afirmando que a medida visa diminuir o número de vítimas fatais e feridos em acidentes de trânsito que envolvem motocicletas.

À proposição principal foram apensadas quatro outras proposições, a saber:

- PL nº 2.813/2011, do Sr. Edson Pimenta, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para explicitar que o vestuário do motociclista deve incluir macacão com cotoveleiras e joelheiras;

- PL nº 2.998/2011, do Sr. Aguinaldo Ribeiro, que torna obrigatório o uso de coletes infláveis de proteção (colete "airbag") para os condutores de motocicletas e veículos similares nas vias públicas urbanas;

- PL nº 3.206/2012, do Sr. Onofre Santo Agostini, que altera o art. 105 da Lei nº 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, definindo o equipamento essencial de segurança individual (capacete, jaqueta, calça comprida, botas e luvas);

- PL nº 3.627/2012, do Sr. Inocêncio Oliveira, que fixa a obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança (capacete, cotoveleira, joelheira e botas) pelos motociclistas.

Enviadas para análise da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC), a matéria chegou a receber parecer pela rejeição do primeiro relator, Deputado Romero Rodrigues, que não chegou a ser apreciado. Posteriormente, a CDEIC acatou parecer do segundo relator, Deputado Antônio Balhmann, pela aprovação com substitutivo. O substitutivo obriga o uso de luvas, botas, calça, jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção, bem

como de jaquetas infláveis de proteção, caso a velocidade máxima permitida para a via seja igual ou superior a 70 quilômetros por hora, tanto pelos condutores como pelos passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Depois desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), as propostas devem ser examinadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em caráter conclusivo e regime ordinário de tramitação. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas na CVT.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

É compreensível a preocupação dos autores das proposições em foco acerca dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas. Dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) mostram que, no ano 2000, a frota circulante de veículos de duas rodas a motor era de cerca de 4 milhões de unidades, o que representava 13,6% da frota total. Em 2005, o montante desses veículos subiu para pouco mais de 8,1 milhões, representando 19,4% do total. O número dobrou novamente e, em 2010, alcançou 16,5 milhões de unidades, mas, devido a um forte aumento da frota de veículos em geral, o percentual de participação voltou à casa dos 12%.

Esse aumento, somado às deficiências de infraestrutura viária em nossas cidades e ao desrespeito às leis de trânsito, tem por consequência uma elevação do número de acidentes envolvendo motocicletas, os quais, via de regra, terminam de forma lamentável, com a morte do motociclista. De fato, no mesmo período de tempo em que quadruplicou a frota de veículos motorizados de duas rodas, o número de mortes em acidentes de trânsito com motos no Brasil cresceu mais de 260%, segundo dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), criado pelo Ministério da Saúde.

Entretanto, a despeito desses números, temos algumas restrições a fazer quanto à adoção do vestuário obrigatório estabelecido nas proposições sob análise.

De pronto, há que se verificar a causa dos acidentes envolvendo veículos de duas rodas, para saber se novas exigências em termos de equipamentos obrigatórios poderão surtir efeito positivo. Cremos que não. Embora não haja pesquisas específicas sobre essa questão, especialistas em segurança de trânsito apontam que o fator humano está presente em grande parte dos acidentes, o que inclui falta de habilitação, ignorância sobre regras de segurança, imprudência e descaso quanto ao uso de equipamentos de segurança, mesmo quando obrigatórios.

No que concerne a esse ponto, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) exige, dos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores (art. 54) e dos passageiros desses veículos (art. 55), o uso de capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, bem como vestuário de proteção, nos termos especificados pelo CONTRAN. Recentemente, ao introduzir no texto do CTB as regras para a prestação de serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros com a utilização de motocicletas, o legislador avançou um pouco mais na questão do vestuário, exigindo colete refletivo.

Por que motivo o legislador foi específico quanto ao capacete, mas não fez o mesmo em relação ao vestuário? Simples: o capacete é um equipamento de eficácia amplamente comprovada para a segurança do usuário de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Por outro lado, ainda não existe um consenso em relação às peças de vestuário consideradas indispensáveis no trânsito sobre duas rodas, razão pela qual o CTB remeteu ao CONTRAN a tarefa de especificar essas peças, à medida que as pesquisas demonstrassem, de forma cabal, sua capacidade de produzir os efeitos desejados em termos de segurança no trânsito.

Deixar essa matéria a cargo de normas infralegais tem inúmeras vantagens. De pronto, sabe-se que o texto da lei tende a ser menos flexível, considerando que uma eventual modificação demora tempo para ser introduzida. A regulamentação, por sua vez, na forma de resoluções do CONTRAN, pode ser alterada mais frequentemente, o que lhe confere a capacidade de acompanhar a evolução tecnológica do setor.

Ademais, registramos nossa estranheza com a determinação, constante do texto substitutivo aprovado na Comissão que nos antecedeu, de exigir

jaquetas infláveis de proteção para condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores caso a velocidade máxima permitida para a via seja igual ou superior a 70 quilômetros por hora. Trata-se de medida que, na prática, é inviável. Afinal, o motociclista, em seus trajetos, passa por vários tipos de vias, com velocidades máximas permitidas distintas e, certamente, não irá vestir e despir a jaqueta ao longo do percurso.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, e de seus apensos, PL nº 2.813/2011, PL nº 2.998/2011, PL nº 3.206/2012 e PL nº 3.627/2012.

Sala da Comissão, em 27 de junho de 2013.

Deputado **JOSÉ STÉDILE**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.171/2011 e os Projetos de Lei nºs 2.813/2011, 2.998/2011, 3.206/2012 e 3.627/2012, apensados, nos termos do parecer do relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Milton Monti, Vanderlei Macris, Washington Reis, Zoinho, Arolde de Oliveira, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, César Halum, Luiz Argôlo, Paulo Freire, Renzo Braz, Ricardo Izar, Ronaldo Zulke e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 7 de agosto de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O projeto altera o art. 54 do Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503, de 1997), para obrigar o uso de novos equipamentos de proteção de motociclistas e condutores de motonetas e ciclomotores. A teor da iniciativa, eles só poderão circular com capacetes de segurança, viseira ou óculos protetores, joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes protetores. Todos esses equipamentos são considerados como acessórios essenciais. Devem ser vendidos junto com o veículo, sendo o fabricante responsável pelo custeio. As condições de uso e renovação serão estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

O autor acredita que a medida reduzirá o número de mortes em acidentes com esse tipo de transporte. Nas estatísticas do Instituto Sangari, realizadas' entre 1998 e 2008, a que o proponente se reporta, o número de vítimas fatais em desastres com moto aumentou 754%. Em 2008, o índice foi de 87,6% a cada 100 mil motos, uma taxa 170% acima do total de mortes em sinistros com automóveis no mesmo período. As principais vítimas são jovens com idade entre 15 e 24 anos.

Há quatro proposições apensadas: PLs 2.813 e 2.998, ambos de 2011; 3.206 e 3.627, de 2012, subscritos pelos Deputados Edson Pimenta, Aguinaldo Ribeiro, Onofre Santo Agostini e Inocêncio Oliveira, respectivamente.

O primeiro modifica os arts. 54, III, e 244, I, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), impondo o uso de macacão como cotoveleiras e joelheiras e classificando a inobservância da regra como infração gravíssima, sujeita a multa, recolhimento da habilitação e suspensão do direito de dirigir.

No PL nº 2.998, de 2011, o eminente Deputado Aguinaldo Ribeiro quer que motociclistas e similares usem colete inflável, denominado colete *aibarg.* Nas empresas que exploram serviços desses profissionais, o colete seria fornecido pelo empregador ou contratante.

Com o PL nº 3.206, de 2012, o ilustre Deputado Onofre Santo Agostini torna obrigatórios, ainda, jaqueta, calça comprida, botas e luvas, cujas especificações técnicas serão definidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Finalmente, no PL nº 3.627, também de 2012, o ilustre Deputado Inocêncio Oliveira estende a obrigatoriedade desses equipamentos aos passageiros dos motociclistas, sob pena de multa ou apreensão do veículo, conforme o condutor seja primário ou reincidente.

O termo inicial de eficácia das novas regras varia. Nos PLs 1.171, de 2011, e 3.206, de 2012, os efeitos serão imediatos à publicação; nos PLs 2.813, de 2011,

e 3.627, de 2012, a nova lei só vigoraria 90 e 180 depois de publicada, respectivamente.

A matéria foi despachada às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC); Viação e Transportes e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Está sujeita à tramitação ordinária e à apreciação pelo Plenário, por divergência entre as comissões de mérito **(**art. 24, II, "*g*", do Regimento Interno**)**.

Na CDEIC houve dois pareceres. No primeiro, o relator, Deputado Romero Rodrigues, opinou pela rejeição, mas o colegiado não o apreciou. O segundo, do Deputado Antônio Balhmann, foi aprovado, com substitutivo. A Comissão de Viação e Transportes (CVT) decidiu pela rejeição do projeto principal e de seus apensos. Na linha do relator, Deputado José Stédile, o órgão entendeu: **1)** que o uso de capacete e de colete já está contemplado pela legislação vigente; **2)** que a definição do vestuário indispensável no trânsito deve permanecer a critério do Contran, em melhores condições de adequar a legislação ao resultado dos estudos e pesquisas na área com maior agilidade.

É o relatório**.**

II – VOTO

No âmbito deste colegiado, a análise restringe-se aos aspectos da constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa, a teor dos arts. 32, IV, "*a*"; e 54, da Norma Interna.

No plano da constitucionalidade, a matéria dispensa reparos. Envolve assunto de competência legislativa da União (Constituição Federal, art. 22, I), de atribuição do Congresso Nacional, com posterior pronunciamento do Presidente da República, e de iniciativa concorrente (Constituição Federal, arts. 48 e 61, respectivamente).

Já no tocante à técnica legislativa, tanto a proposição principal como seus apensos comportam objeções. No PL nº 1.171, de 2011, o parágrafo único que o texto introduz no art. 54 do CTB deve ser revisto. Além de confuso, o dispositivo trata de diferentes questões, como acessoriedade, compra, custeio dos equipamentos e regulamentação da matéria , em evidente conflito com o art. 111, *caput*, e § 3º, do Regimento Interno. Os PLs nºs 3.206/12, 2.998/11 e 3.627/12 não se acomodam à Lei Complementar nº 95, de 1998 (art. 7º).

Contudo, na avaliação desta Relatoria, o Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio sana esses defeitos e atende os requisitos da constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa, sujeitos ao exame deste órgão.

Ante o exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade e má técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, e dos PLs 2.813 e 2.998, de 2011; 3.206 e 3.627, de 2012, apensados**;** e pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Industria e Comércio.

Sala da Comissão, em 15 de outubro de 2013

Deputado **L**uiz de **D**eus

DEMOCRATAS/BA

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Atento às ponderações de membros deste Colegiado, especialmente às constantes dos votos em separado dos eminentes Deputados Marcelo Almeida e José Stédile, concluímos pela revisão parcial do parecer original, no que diz respeito ao Projeto de Lei 1.171, de 2011.

Os doutos signatários dos votos em separado opinam pela inconstitucionalidade, injuridicidade e má técnica legislativa da proposição principal, seus apensos e do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio. Em síntese, entendem Suas Excelências que a matéria afronta os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade, da livre iniciativa e da livre concorrência.

Concorda-se em parte com as objeções, no tocante ao projeto principal. De fato, ao definir os equipamentos como acessórios e impor seu custeio pelos fabricantes dos veículos, o parágrafo único introduzido no art. 54 do CTB pelo art. 2º da proposição, macula o princípio constitucional da livre iniciativa (CF, art. 1º, IV) e da livre concorrência (CF, art. 170, IV), como advoga o Ilustre Deputado José Stédile.

O voto de Sua Excelência não o expressa de forma clara, mas há de se reconhecer que a indústria e comércio dos equipamentos pelos próprios fabricantes dos veículos alijam do mercado as empresas que atualmente os fabricam e comercializam. Além de comprometer a lisura dos princípios que regem nossa ordem econômica, a medida repercutirá negativamente também no campo social, face à inevitável redução dos postos de trabalho.

Nesse ponto, concorda-se com a inconstitucionalidade apontada. O vício, contudo, foi superado pelo Substitutivo Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, que exclui o dispositivo impugnado.

Discorda-se, no entanto, quanto à alegada ofensa ao princípio da razoabilidade ou da proporcionalidade, que significam, resumidamente, a adequação dos meios utilizados aos objetivos pretendidos. A iniciativa visa, em última análise, proteger a vida e a integridade

física dos condutores e passageiros dos veículos em questão, valores supremos de qualquer indivíduo e prestigiado em diferentes preceitos constitucionais, como, exemplificadamente, nos arts. 5º, *caput,* e incisos III e XLIX; 6º, XXII e XXVIII; 226, § 8º; e 227. Na hipótese, os fins visados justificam plenamente a medida proposta, não havendo que se falar em quebra desses princípios ou em desequilíbrio da relação *custo-benefício.*

Tampouco procede o argumento da impropriedade de lei nesse caso, por já estar o assunto sob o crivo do **Contran**. Com a devida vênia, o Código de Trânsito Brasileiro não confere poderes ao Conselho ou a qualquer outro órgão de trânsito para estabelecer direitos ou obrigações, como aqui se cogita. Suas resoluções são atos administrativos, de caráter meramente regulamentar (CTB, art. 12, I). Somente a lei em sentido formal pode impor direitos e deveres, como está expresso no artigo 5º, II, da Lei Magna. Qualquer norma do Código que desse competência legislativa aos órgãos de trânsito implicaria redução de poderes do Parlamento, contrariando a regra da indelegabilidade de atribuições, inerente ao princípio da separação de poderes (CF, art. 2º).

Com essas observações e revendo parcialmente o voto inicial, opinamos pela **inconstitucionalidade, injuridicidade** e má técnica legislativa do Projeto de Lei n° 1.171, de 2011; pela constitucionalidade, juridicidade e má técnica legislativa dos PLs 2.813 e 2.998, de 2011; 3.206 e 3.627, de 2012, apensados; e pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

Sala da Comissão, em de abril de 2014

Deputado **L**uiz de **D**eus
DEMOCRATAS/BA

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela inconstitucionalidade, injuridicidade e má técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.171/2011; pela constitucionalidade, juridicidade e má técnica legislativa do PL 2813/2011, do Projeto de Lei nº 2998/2011, do Projeto de Lei nº 3206/2012 e do Projeto de Lei nº 3627/2012, apensados; e pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Luiz de Deus, contra o voto do Deputado Beto Albuquerque. Os Deputados Jose Stédile e Marcelo Almeida apresentaram voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Luiz Couto e Fábio Trad - Vice-Presidentes, Andre Moura, Anthony Garotinho, Antonio Bulhões, Beto Albuquerque, Cesar Colnago, Chico Alencar, Danilo Forte, Décio Lima, Dr. Grilo, Eliseu Padilha, Esperidião Amin, Evandro Milhomen, Fábio Ramalho, Félix Mendonça Júnior, Gladson Cameli, Iriny Lopes, João Paulo Lima, Júlio Delgado, Jutahy Junior, Lincoln Portela, Luiz de Deus, Luiz Pitiman, Marcos Rogério, Maria do Rosário, Mauro Benevides, Odair Cunha, Onofre Santo Agostini, Osmar Serraglio, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Roberto Freire, Ronaldo Fonseca, Sergio Zveiter, Vicente Arruda, William Dib, Alberto Filho, Alexandre Leite, Armando Vergílio, Arnaldo Faria de Sá, Dilceu Sperafico, Eli Correa Filho, Fátima Bezerra, Felipe Bornier, Geraldo Simões, Gorete Pereira, José Nunes, Jose Stédile, Keiko Ota, Manuel Rosa Neca, Moreira Mendes, Nelson Marchezan Junior, Nelson Pellegrino, Odílio Balbinotti, Oziel Oliveira, Padre João, Paulo Pereira da Silva, Paulo Teixeira, Rodrigo de Castro, Ronaldo Benedet e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado VICENTE CANDIDO
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO JOSÉ STÉDILE

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Fernando Ferro, pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), para dispor sobre a obrigatoriedade de utilização de equipamentos de proteção para motociclistas, com intuito de se reduzir o número de vítimas fatais no trânsito, que envolvem motocicletas.

Para tanto, altera o art. 54 - inserido no CAPÍTULO III do CTB, que cuida das Normas Gerais de Circulação e Conduta - de forma a determinar que os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias de trânsito utilizando capacete de segurança,

com viseira ou óculos protetores, além de joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção.

Ademais, a proposição estabelece que os referidos equipamentos devem estar inclusos quando da compra de motocicletas, motonetas e ciclomotores, sendo, portanto, integrados como acessórios dos veículos, ficando os fabricantes destes responsáveis pelo custeio dos equipamentos.

Assenta que a regulamentação e normatização, bem como as condições de uso e de renovação desses equipamentos de segurança ficam sob responsabilidade do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN; e determina, por fim, que o prazo de vigência da lei oriunda do projeto se dará a partir da data de sua publicação.

O autor, em sua justificativa, traz algumas estatísticas sobre a elevação do número de acidentes envolvendo motocicletas, apontando que as maiores vítimas dos acidentes são jovens, entre 15 e 24 anos de idade, e acredita que a sua iniciativa reduzirá o número de vítimas fatais, envolvidas nestes acidentes.

Pois bem, ao projeto principal foram apensadas outras 4 (quatro) proposições, a saber:

- O Projeto de Lei nº 2.813, de 2011, do deputado Edson Pimenta, que igualmente, altera o artigo 54 do CTB, para obrigar o uso de macacão com cotoveleiras e joelheiras, por motociclista, como vestuário de proteção, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN; bem como altera o art. 244, para estabelecer como infração a não utilização

destes equipamentos. Estabelece que o prazo de vigência é de noventa dias da data de sua publicação oficial;

- O PL nº 2.998, de 2011, do deputado Agnaldo Ribeiro, que por sua vez, torna obrigatório o uso de coletes infláveis para os condutores de motocicletas e veículos similares, nas vias públicas urbanas, ficando as Prefeituras, através de seus órgãos de fiscalização, responsáveis pelas autuações aos que não observarem o que ali preceituado. Ademais, determina que as empresas que exploram atividade de transporte com motocicletas ficam responsáveis pela aquisição e fornecimento dos coletes infláveis de proteção; e que as despesas com a execução da presente Lei correrão por conta dos proprietários de motocicletas e veículos similares. Finalmente, estabelece que a Lei oriunda do PL passaria a vigorar 120 dias da data de sua publicação;

- O PL nº 3.206, de 2012, do deputado Onofre Santo Agostini, que pretende inserir o inciso VIII ao art. 105 do CTB, para estabelecer como equipamento obrigatório de veículos automotores, equipamento essencial de segurança individual – capacete, jaqueta, calça comprida, botas e luvas. A exigência contida no inciso acrescentado passaria a vigorar a partir do 6º (sexto) mês após a definição pelo CONTRAN sobre as especificações técnicas pertinentes, e a Lei entraria em vigor na data de sua publicação;

- e finalmente, o PL nº 3.627, de 2012, do deputado Inocêncio Oliveira, que estabelece a obrigatoriedade de utilização pelos motociclistas de equipamentos de segurança, a exemplo de capacete, cotoveleira, joelheira e botas, nos termos de regulamentação a ser expedida pelo CONTRAN, estendendo-se essa obrigação aos passageiros transportados nas

motocicletas, seja o transporte gratuito ou remunerado. Determina, ainda, que os infratores estarão sujeitos à pena de multa, bem como à realização de curso de segurança no trânsito e atividades de conscientização e de educação sobre a utilização dos equipamentos de segurança e prevenção dos riscos.

Distribuída às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e de Viação e Transportes, para análise inicial de mérito; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para se pronunciar com relação aos aspectos constitucional, legal, jurídico, regimental, de técnica legislativa (art. 54 RICD), a matéria tramita sob o regime ordinário e está sujeita à apreciação do Plenário, **porquanto configurada a hipótese do art. 24, II, "g", do RICD, quando a CVT rejeitou a matéria, divergindo da CDEIC, perdendo seu caráter conclusivo.**

Pois bem, enviada para análise da CDEIC, a matéria chegou a receber do primeiro relator, Deputado Romero Rodrigues, parecer pela rejeição, mas não chegou a ser apreciado. Posteriormente, a CDEIC acatou parecer do segundo relator, Deputado Antônio Balhmann, com a aprovação do principal e seus apensos, na forma do Substitutivo apresentado.

Esclareça-se que o Substitutivo da CDEIC pretende alterar os arts. 54, 55 e 244 do CTB, para obrigar os motociclistas a usarem luvas, botas, calça, jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção, bem como de jaquetas infláveis, apenas no caso em que a velocidade máxima permitida para a via seja igual ou inferior a 70 km/h (setenta quilômetros por hora), ficando o CONTRAN responsável pelas

especificações do vestuário e pelo acréscimo desses itens de utilização obrigatória, pelos motociclistas.

Altera, ainda, a Lei º 12.009, de 2009, que regulamenta o exercício das atividades de mototaxi e motofrete, para estender a obrigatoriedade do uso de jaquetas infláveis de proteção aos condutores que exercem os serviços de transporte remunerado de mercadorias, ficando a pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço obrigada a fornecer o equipamento ao seu preposto. O prazo de vigência assentado foi de um ano da data de sua publicação.

A CVT, por sua vez, **opinou acertadamente pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, principal, e dos PLs 2.813/2011, 2.998/2011, 3.206/2012 e 3.627/2012, apensados, bem como do Substitutivo da CDEIC**, à base dos argumentos por mim colocados naquela ocasião, como relator da matéria acerca do mérito, no sentido de que a medida proposta jamais alcançaria o efeito desejado pelos autores, tal qual a redução do número de vítimas fatais envolvendo acidentes com motociclistas.

Agora a matéria chega a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para nos pronunciarmos acerca de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É o relatório.

II – VOTO

À Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania compete examinar os aspectos de constitucionalidade, legalidade, juridicidade, técnica legislativa e redação, nos termos do art. 32, inciso IV, 'a', do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD.

In casu, conforme despacho exarado pela presidência, a distribuição da matéria à CCJC se limitou apenas a estes assuntos, não lhe incumbindo analisar o mérito, apesar de que, para tanto, faz-se necessária uma breve incursão no tema (art. 32, IV, 'd', RICD).

Pois bem, não há de se negar tratar de relevante tema - **A PROTEÇÃO DA INTEGRIDADE FÍSICA DOS INDIVÍDUOS** - assunto este que exige, agora, toda a atenção dos nobres pares membros desse colegiado, por sua especificidade.

E não obstante o respeitável voto do relator da matéria, suas razões não merecem prosperar, JAMAIS, à base da fraca fundamentação posta em seu parecer, senão vejamos.

➢ **DA JURIDICIDADE DO PROJETO DE LEI Nº 1.171, DE 2011, E SEUS APENSOS, E DO SUBSTITUTIVO DA CDEIC.**

Sem dúvidas, excelências, a especificidade da matéria exigiria, irrepreensivelmente, que o dispositivo alterado fosse o art. 54 do Código de Trânsito Brasileiro, que está inserido no CAPÍTULO III, que cuida das Normas Gerais de Circulação e Conduta, de forma a determinar os equipamentos que os condutores de motocicletas, motonetas e

ciclomotores estariam obrigados a utilizar, **CASO o CTB não remetesse essa competência para o CONTRAN, a quem incumbe estabelecer as normas regulamentares do referido código (art. 12 do CTB).**

De mais a mais, trata-se de uma obrigação imposta aos condutores das motocicletas, sobre NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA, **não podendo os equipamentos sugeridos serem tratados como ACESSÓRIOS DOS VEÍCULOS**, os quais encontram-se discriminados em capítulo distinto – CAPÍTULO IX – DOS VEÍCULOS, como pretendeu o Projeto de Lei nº 1.171/2011, principal, e apensados.

E, apesar das nobres intenções dos autores da matéria, tornar obrigatório o uso de joelheiras, cotoveleiras, coletes infláveis e luvas não nos parece razoável, muito menos eficaz, ao ponto de que se reduza a ocorrência de mortes em acidentes de trânsito, envolvendo motociclistas.

Ao revés, esses equipamentos reduzem a flexibilidade dos membros dos condutores das motocicletas, essenciais para uma condução segura, podendo até elevar o número de acidentes com vítimas, razão pela qual consideramos injurídicos o Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, principal, e seus apensos, os PL's nº 2.813/2011, 2.998/2011, 3.206/2012 e 3.627/2012, bem como o Substitutivo da CDEIC.

➢ **DA CONSTITUCIONALIDADE DO PROJETO DE LEI Nº 1.171, DE 2011, E SEUS APENSOS, E DO SUBSTITUTIVO DA CDEIC.**

A Constituição Brasileira de 1988, seguindo o ideal intervencionista do Estado, adotou um modelo econômico de feição capitalista, regulador da atividade econômica, ao definir a *livre iniciativa*

como fundamento da ordem econômica; o estabelecimento da *livre concorrência* como princípio da ordem econômica; a *liberdade de atuação* como base da economia nacional; e a garantia da propriedade privada dos meios de produção como direito individual fundamental.

O Direito Econômico, ramo autônomo do Direito, traz regras e princípios próprios, que tem por objeto a juridicização da política econômica. Possui, além de objeto e normas próprias, sujeito próprio, ou seja, os agentes que participam da política econômica.

Entre estes, destacam-se como sujeitos do Direito Econômico os indivíduos/cidadãos (enquanto produtores e consumidores de bens e serviços), o Estado/empresas (produtoras de bens e serviços e, também, consumidoras) e os órgãos internacionais e comunitários, bem como a coletividade, representada pelos sujeitos indetermináveis, titulares de direitos difusos, coletivos e individuais homogêneos.

A livre atuação desses agentes econômicos, no entanto, pode ensejar comportamentos conflitantes com outros princípios da ordem econômica, como a *proteção ao consumidor*. Assim, ao mesmo tempo em que o texto constitucional adota esse sistema econômico neoliberal, nele encontram-se previstos limites ao exercício da ampla liberdade econômica.

Conforme bem expressa o professor Rogério Roberto Gonçalves de Abreu:

> *"A liberdade de iniciativa não é colocada na Constituição como uma verdade, como algo retirado do mundo do ser. Ao contrário, traduz um compromisso do Estado com a sociedade, de modo que deve adotar os comportamentos necessários para tornar a livre iniciativa uma realidade permanente. Desse modo, a atuação do Estado deverá ser, por vezes, de total abstenção. Outras vezes, deverá se mostrar completa e permanente, como na adoção de políticas públicas para promover o desenvolvimento da economia" (*ABREU, 2008, p. 78)

Neste contexto, o Estado atua como agente normativo e regulador da atividade econômica, exercendo as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, essenciais para o setor público, e indicativos para o setor privado.

Ocorre que essa intervenção estatal no cenário econômico, a fim de garantir que os agentes atuantes no mercado cumpram os elementos sociais e ideológicos abarcados na própria Constituição, somente se legitima na realização do interesse público quando garantida a persecução do bem-estar social, evitando-se, assim, que tais agentes, abusando das suas prerrogativas, possam violar os fundamentos e princípios nela inseridos.

Saliente-se que a inobservância ou lesão a qualquer princípio constitui como a mais grave das inconstitucionalidades. E com desrespeito

à estes princípios, não se pode conceber a existência de ordem constitucional, e sem ordem constitucional não há democracia, tampouco Estado Democrático de Direito.

A Carta da República, sabiamente, inseriu a *defesa do consumidor* em seu artigo 5º, inciso XXXII, **para reservá-lo o caráter de direito fundamental do indivíduo**. Protege, igualmente, a *livre concorrência*, de forma que a liberdade concorrencial entre as empresas de um determinado ramo deverá respeitar a defesa garantida aos consumidores, ao mesmo tempo em que tal defesa não poderá constituir um empecilho àquela liberdade.

A defesa do consumidor é tratada de forma mais específica pela Lei 8.078/1990 (Código de Defesa do Consumidor), que o reconhece como a parte mais vulnerável nas relações de consumo. Por essa razão é que se exige a interferência do Estado nas relações privadas de consumo, garantindo-se maior proteção aos direitos e interesses desta parte.

Nesse sentido, preleciona a Dra. Ana Paula Martinez, *verbis*:

> *"Protegendo o consumidor, a norma concorrencial visa a estabelecer o equilíbrio das relações no mercado, buscando a equidade e a boa condução dessas relações. O direito concorrencial também tem interesse em buscar a satisfação do consumidor. Tudo quanto produzido só faz sentido porque será consumido pelo consumidor,*

> *sendo a satisfação dessas necessidades um incentivo à produção". (MARTINEZ, 2004, p. 13).*

Ao estabelecer a ordem econômica, a CF/88 relacionou os princípios desta ordem em seu art. 170. Estes princípios gerais da atividade econômica, além de constituírem normas-síntese informadoras do sistema econômico do Estado, equivalem aos fundamentos sobre os quais devemos interpretá-lo. E esse dispositivo consagra tanto a *livre concorrência* quanto a *defesa do consumidor* como princípios gerais da atividade econômica, em seus incisos IV e V, respectivamente.

O festejado prof. Rogério Roberto Gonçalves de Abreu, preleciona:

> *"[...] o art. 170, IV, da CF/88, traduz um objetivo constitucional, um compromisso estatal a ser mantido e garantido permanentemente, devendo o Estado agir para restabelecer a livre concorrência sempre que houver condutas abusivas da parte dos agentes econômicos" (ABREU, p. 81).*

Embora seja difícil alcançar uma concorrência plena, a atividade econômica, a fim de evitar concentração de poder ou abusos, deverá obedecer aos limites estabelecidos no ordenamento jurídico, para que não prejudique o consumidor, sendo que o Estado atuará no sentido de evitar tais abusos.

Levando-se em consideração que o caminho natural a ser percorrido pelos agentes econômicos os leva ao cometimento destes abusos no desempenho de suas atividades, o *princípio da livre concorrência* não pode significar a total intervenção do Estado no natural andamento do mercado.

Ao revés, constituem verdadeira medida de equilíbrio na concessão de poderes, privilégios e benefícios, em homenagem, inclusive, aos princípios constitucionais da *razoabilidade* e da *proporcionalidade*, não sendo razoável, muito menos proporcional, a medida que ora se impõe.

A *livre concorrência* é definida pela competitividade entre as empresas, com a possibilidade de os agentes econômicos atuarem livremente em um dado mercado, sem que haja, para tanto, bloqueios jurídicos. Este princípio tem por finalidade garantir a livre produção, circulação e consumo de bens e serviços.

E o Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, principal, e seus apensos, os PL's nº 2.813/2011, 2.998/2011, 3.206/2012 e 3.627/2012, bem como o Substitutivo da CDEIC, vêm de encontro a estes ditames constitucionais, senão vejamos:

- O Projeto de Lei nº 1.171/2011, principal, **determina que os equipamentos deverão estar inclusos quando da compra de motocicletas, motonetas e ciclomotores, como acessórios destes veículos** (quando na verdade são de uso do condutor), ficando os fabricantes dos veículos responsáveis pelo custeio destes equipamentos, em afronta aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade, legalidade, da livre concorrência e da livre iniciativa;

- Os Projetos de Lei nº 2.813, de 2011, e 3.206, de 2012, apensados, igualmente obrigam o uso de "vestuário de proteção" por motociclista, enquanto que o estabelecimento destas normas e especificações compete a CONTRAN e já se encontra definido em Resolução, afrontando princípios da razoabilidade, proporcionalidade, livre iniciativa e livre concorrência;

- O PL nº 2.998, de 2011, apensado, determina que as empresas que exploram atividade de transporte com motocicletas ficam responsáveis pela aquisição e fornecimento dos coletes infláveis de proteção; e que as despesas com a execução da presente Lei correrão por conta dos proprietários de motocicletas e veículos similares. Não bastante, estabelece que as Prefeituras, através de seus órgãos de fiscalização, sejam responsáveis pelas autuações, criando uma obrigação ao Executivo, em afronta ao art. 60, §4º, III, da CF, que cuida da separação dos poderes, bem como dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade, livre iniciativa e livre concorrência;

- O PL nº 3.627, de 2012, apensado, estende essa obrigação aos passageiros transportados nas motocicletas, seja o transporte gratuito ou remunerado, em afronta aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade, legalidade, da livre concorrência e da livre iniciativa;

- e, finalmente, o Substitutivo da CDEIC, que igualmente obriga os motociclistas a usarem luvas, botas, calça, jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção, bem como de jaquetas infláveis, estendendo a obrigatoriedade aos condutores que exercem os serviços de transporte remunerado de mercadorias, ficando a pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de

serviço obrigada a fornecer o equipamento ao seu preposto, em desacordo com a CF/88.

Tendo-se em vista que a concorrência é indispensável para a dinâmica do mercado e o mercado tem por destinatário final o consumidor, a tutela dos interesses destes se dá de forma mediata e deverá ocorrer por meio da proteção dos princípios constitucionais supramencionados.

Portanto, o Poder Público tem a função primordial de resguardar a concorrência e a livre iniciativa, proporcionando a harmonia nas relações comerciais. A manutenção de um ambiente concorrencial, por meio da adoção de políticas públicas, constitui um importante instrumento para garantir a satisfação dos interesses dos consumidores, garantindo-se a eficiência, preços mais baixos, amplo acesso à informação e maior possibilidade de escolha de produtos e serviços, em homenagem aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

➢ CONCLUSÕES

Por todo exposto, no que concerne à **constitucionalidade formal**, tanto os Projetos de Lei em análise como o Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, referem-se à matéria de competência legislativa da União, não subsistindo reserva de iniciativa (CF, art. 22, 'XI').

O que há, na verdade, é uma evidente **inconstitucionalidade material** por ofensa aos *princípios da razoabilidade, da proporcionalidade, da livre iniciativa* e da *livre concorrência*, bem como ao 5º, XXXII, que

trata da *defesa do consumidor*, ao estabelecer que os equipamentos devem estar inclusos quando da compra de motocicletas, motonetas e ciclomotores, sendo, portanto, integrados como acessórios dos veículos, ficando os fabricantes destes veículos responsáveis pelo custeio dos equipamentos.

Trata-se, pois de uma prática abusiva de mercado, tal qual, a venda casada, ferrenhamente combatida pelos órgãos de proteção e defesa do consumidor, cidadão.

No que se refere à **juridicidade**, entendemos que o Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, principal, e seus apensos, os Projetos de Lei nºs 2.813/2011, 2.998/2011, 3.206/2012 e 3.627/2012, bem como o Substitutivo da CDEIC, não se prestam para o fim colimado. Certamente, o uso obrigatório de joelheiras, cotoveleiras, botas, luvas, coletes infláveis etc, jamais reduzirá o número de vítimas fatais em acidentes de trânsito envolvendo motociclistas.

Quanto à **técnica legislativa**, os Projetos de Lei nº 2.998, de 2011, e o 3.627, de 2012, estão em flagrante desacordo com as normas impostas pela Lei Complementar nº 95, de 1998, com a redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 2001, quando pretendem alterar dispositivos estranhos à matéria, além de não citar o instrumento normativo a ser alterado, tratando-a de forma genérica.

Derradeiramente, manifesto meu voto no sentido da **inconstitucionalidade** do Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, principal, e seus apensos, os Projetos de Lei nºs 2.813/2011, 2.998/2011, 3.206/2012 e 3.627/2012, bem como o Substitutivo da CDEIC; pela **injuricidade** do Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, principal, e seus

apensos, os Projetos de Lei nºs 2.813/2011, 2.998/2011, 3.206/2012 e 3.627/2012, bem como o Substitutivo da CDEIC; e pela **má técnica legislativa e redacional** dos Projetos de Lei nº 2.998/2011 e 3.627/2012, conforme as razões já exposadas anteriormente.

Sala da Comissão, em de dezembro de 2013.

Deputado **JOSÉ STÉDILE**

PSB/RS

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO MARCELO ALMEIDA

I – RELATÓRIO

Em apertada síntese, o projeto de lei em questão pretende a alteração do artigo 54 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 1997), de modo a tornar obrigatório o uso de novos equipamentos de proteção de motociclistas e condutores de motonetas e ciclomotores. Segundo a proposição, a circulação será autorizada apenas com capacetes de segurança, viseira ou óculos protetores, joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes protetores, sendo todos esses equipamentos considerados como “acessórios essenciais”. Tais “acessórios” devem ser vendidos junto com o veículo, devendo o fabricante do veículo arcar com o custo e o fornecimento do equipamento mencionado. Ainda de acordo com a proposição, as condições de uso e renovação serão estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Consta da justificativa da proposição que a medida teria o potencial de reduzir o número de mortes em acidentes envolvendo os meios de transporte já referidos. Segundo pesquisas que menciona, realizadas entre 1998 e 2008, o número de vítimas fatais em acidentes envolvendo motocicletas sofreu aumento de 754%.

Com previsões diversas acerca do início de sua vigência, há quatro proposições apensadas ao Projeto de Lei 1.171/2011: PLs 2.813 e 2.998, ambos do ano 2011; além do Projeto de Lei 3.206/2012, e PL 3.627, do mesmo ano, apresentados, respectivamente, pelos nobres Deputados Edson Pimenta, Aguinaldo Ribeiro, Onofre Santo Agostini e Inocêncio Oliveira.

O PL 2.813 modifica os arts. 54, III, e 244, I, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para impor o uso de macacão, com cotoveleiras e joelheiras e classificando a inobservância da regra como infração gravíssima, sujeita a multa, com recolhimento da habilitação, impondo ainda suspensão do direito de dirigir.

Por seu turno, o Projeto de Lei nº 2.998/2011 pretende tornar obrigatório o uso de colete inflável (colete "*airbag"*)*,* sendo que, nas empresas que exploram serviços de *motoboy* e similares, o colete teria de ser obrigatoriamente fornecido pelo empregador.

O PL nº 3.206/2012, pretende tornar obrigatórios os seguintes itens de segurança: jaqueta, calça comprida, botas e luvas, com definição das especificações técnicas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Ainda, o PL nº 3.627/2012 tem por escopo ampliar a obrigatoriedade de determinados itens de segurança aos passageiros dos motociclistas, sob pena de multa ou apreensão do veículo, conforme o condutor seja primário ou reincidente.

As proposições tramitaram, inicialmente, na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC), sendo em seguida despachadas para a Comissão de Viação e Transportes. Atualmente, tramitam, ordinariamente, nos termos regimentais, perante esta Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania.

Cumpre, ainda, observar que estão as proposições estão sujeitas à apreciação pelo Plenário, na forma do artigo 24, II, "*g*", do Regimento Interno da

Câmara dos Deputados, em razão de pareceres divergentes, ao longo de seu trâmite, entre as comissões de mérito.

Na CDEIC, houve dois pareceres. O primeiro relatório do Deputado Romero Rodrigues, opinou pela rejeição, e não foi apreciado pelo colegiado. O segundo parecer foi aprovado, com substitutivo do Deputado Antônio Balhmann.

Já a Comissão de Viação e Transportes (CVT) decidiu pela rejeição do projeto principal e de seus apensos, conforme o parecer de seu relator. Em resumo, a conclusão foi no sentido de que o uso de capacete e de colete já está contemplado pela legislação vigente, e que a definição do vestuário indispensável no trânsito deve permanecer a critério do Contran, que reúne melhores condições para a rápida adequação da legislação ao resultado dos estudos e pesquisas na área.

A seguir, no âmbito desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, houve parecer pela constitucionalidade, juridicidade e má técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.171, de 2011, e dos PLs 2.813 e 2.998, de 2011; 3.206 e 3.627, ambos de 2012, a ele apensados**;** e pela constitucionalidade, juridicidade, e boa técnica legislativa do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, sendo no sentido da aprovação deste último o parecer do relator, o nobre Deputado Luiz de Deus.

É o relatório.

II – VOTO

Conquanto alguns problemas tenham sido sanados, no que tange aos projetos de lei acima referidos, por meio de apresentação de substitutivo no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, outras

deficiências contidas nos projetos de lei originais remanescem, e não são passiveis de convalidação ou reparo, sendo necessária a sua rejeição.

Segundo o substitutivo já referido, o Contran poderá dispor acerca das "especificações de vestuário" de proteção que pretende tornar obrigatórios –luvas, botas, calça, jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção, além de "jaquetas infláveis de proteção" – bem como estipular itens adicionais de utilização obrigatória pelos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Assim, o que a proposição pretende é estabelecer os equipamentos de proteção já mencionados remetendo uma vez mais ao CONTRAN as suas especificações e outros detalhes. É fácil constatar, portanto, que a proposição não apresenta absolutamente inovação alguma, pois, no panorama legislativo atual, já constitui atribuição do CONTRAN estabelecer o vestuário de proteção e por consequência suas especificações.

O Código de Trânsito Brasileiro está em vigor desde janeiro de 1998, e ao longo desses anos o CONTRAN ainda não estabeleceu nenhum vestuário de segurança para condutores de veículos motorizados de duas rodas. Assim, a modificação legislativa pretendida é absolutamente inócua, sendo necessária a formulação de questionamento, ao CONTRAN, acerca do cumprimento do dispositivo que lhe outorgou essa competência desde 1998.

Por outro lado, a obrigatoriedade, constante do substitutivo, de uso de jaquetas infláveis de proteção para motociclistas carece de razoabilidade também em termos práticos, pois representa imposição de pesado ônus aos condutores de veículos motorizados de duas rodas, pois tais equipamentos de proteção podem chegar a custar valor semelhante ao de modelos mais baratos de motocicleta, o que por certo inviabilizará a atividade econômica desenvolvida por "mototaxistas" e "motoboys", e de forma geral por pessoas que atuam de forma autônoma como "moto-fretistas".

Outra incongruência constante do projeto de lei em tela é procurar especificar que as jaquetas infláveis de proteção cujo uso pretende impor devem se dar apenas em algumas vias públicas – especificamente, em vias cuja velocidade máxima permitida seja igual ou superior a 70 (setenta) quilômetros por hora – quando é notório que há diferenças, em qualquer município de porte médio, na velocidade permitida nas mais diversas vias, em razão dos mais diversos fatores e peculiaridades locais – sendo totalmente despropositado e desproporcional impor seu uso em vias específicas de uma mesma cidade.

Logo, o projeto de lei em questão, na forma do substitutivo cuja aprovação é pretendida, por todas as razões apontadas acima, é de patente *inconstitucionalidade, por ofensa aos princípios constitucionais da razoabilidade e da proporcionalidade*.

Os princípios constitucionais da razoabilidade e da proporcionalidade decorrem diretamente das idéias de justiça, equidade, bom senso, prudência, moderação, justa medida, proibição de excesso, direito justo. No direito constitucional, onde esses princípios foram acolhidos e reforçados, se encontram consubstanciados à própria noção de Estado de Direito, pela sua íntima ligação com os direitos fundamentais, que lhe dão suporte, ao mesmo tempo em que deles dependem para que se realizem[1].

Esses princípios integram de forma plena o ordenamento constitucional brasileiro, e devem nortear o processo de elaboração de leis pelo Judiciário, assim como ocorre com a atuação do Poder Executivo. A inobservância desses princípios enseja impugnação pelo Poder Judiciário, sempre que instado, por *inconstitucionalidade* destes atos[2].

[1] Cf. Mendes, Gilmar, et al.Curso de Direito Constitucional, p.121, 2ª Edição, 2008, Editora Saraiva
[2] Vale observar que é cada vez mais freqüente a alusão ao princípio ora tratado em diversos julgados do Supremo Tribunal Federal, *v.g.* ADIn no. 489-1/600-DF. DJU, 22.11.91, Mandado de Injunção no.

Ainda, os princípios ora referidos são complementares em relação ao princípio da reserva legal (Constituição Federal, artigo 5º, II) – a ação do Poder Público deve ser conforme a lei formal, e esta deve ter como parâmetro a razoabilidade e a proporcionalidade, pois o legislador não está liberto de limites quando elabora as normas.

Logo, é possível constatar a *inconstitucionalidade* da proposição, em razão da *ofensa aos princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade,* os quais constituem verdadeira medida de equilíbrio na concessão de poderes, privilégios e benefícios[3] – não é razoável, assim como não é proporcional, a criação de uma lei que impeça expressivo segmento de desenvolver atividades econômicas que eram desenvolvidas em momento anterior ao da edição da lei, sem que seja identificável a existência de um fato social, ou mesmo de uma circunstância qualquer que recomende de forma inconteste que tal atividade deixe de ser desenvolvida – e isso não ocorre no caso vertente.

Outrossim, a edição de leis com conteúdo inócuo, e despidas de qualquer força normativa, constituem exemplos da propalada *inflação legislativa* a que fazem referência muitos renomados doutrinadores, e que infelizmente é um fenômeno mundial, o que apenas contribui para a mitigação de sua força cogente, e evidencia também afronta aos princípios constitucionais tratados.

E vale uma vez mais salientar, a inobservância ou lesão a princípio é a mais grave das inconstitucionalidades, pois sem respeito aos princípios, não se pode

361-1-RJ, Relator Ministro Néri da Silveira, DJU, 17.06.94; Agravo de Instrumento no. 141.916-4-SP, em 22.02.94, publicado no DJU de 22.03.94, entre outros.

[3] No sentido do que foi exposto, a liminar deferida na ADI 1.158-8/AM, Ministro Celso de Mello, publicado no DJU de 26.5.1995.

conceber a existência de ordem constitucional, e sem ordem constitucional não há democracia, tampouco Estado Democrático de Direito.

Assim, por todo o exposto, voto pela injuridicidade e inconstitucionalidade da proposição em exame e da Emenda Substitutiva da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio. Pela mesma razão, voto pela injuridicidade e inconstitucionalidade dos apensos: o Projeto de Lei nº 2.813, de 2011, o Projeto de Lei nº 2998, de 2011, o Projeto de Lei nº 3.206, de 2012, e o Projeto de Lei nº 3.627, de 2012.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado Marcelo Almeida

FIM DO DOCUMENTO