

Em sentido análogo, o PLS n.º. 97, de 2007, propõe a inclusão de novo item na mesma lista de equipamentos – desta feita, um dispositivo limitador de velocidade, regulado para a velocidade máxima de 110 km/h, que passaria a ser de uso obrigatório em motocicletas e motonetas.

Por último, o PLS n.º. 645, de 2007, propõe alterar o art. 276 do CTB, para declarar que fica impedido de conduzir veículo o condutor que: **i)** apresentar qualquer concentração de álcool no sangue, quando se tratar de condutor de motocicleta, motoneta, triciclo, quadriciclo, e de veículos de transporte público e de escolares; e **ii)** apresentar concentração igual ou superior a três decigramas de álcool por litro de sangue, no caso de condutor dos demais tipos de veículos.

Todas as proposições têm suas justificativas fundadas em preocupações com a segurança do trânsito, com destaque para as motocicletas, segmento no qual os índices de acidentes alcançaram níveis alarmantes.

A tramitação dos PLS n.ºs. 96, 97 e 645, de 2007, já sofreu diversas alterações, motivadas pela aprovação de sucessivos requerimentos de apensamento e desapensamento. A mais recente é de iniciativa do próprio autor, o Requerimento n.º. 1.318, de 2011, que levou à retirada dessas matérias de um conjunto mais amplo de projetos apensados.

Com isso, elas passaram a constituir um novo grupo de proposições, que ora se submete à apreciação exclusiva e terminativa desta Comissão.

Não foram oferecidas emendas aos projetos.

II – ANÁLISE

No âmbito da competência específica desta Comissão, definida no art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, não verifico impedimento constitucional, jurídico, regimental ou de técnica legislativa à aprovação dos Projetos de Lei do Senado n.ºs. 96, 97 e 645, de 2007, que estão materializados na espécie adequada de lei, respeitam o princípio da reserva de iniciativa, e versam sobre matéria inserida entre as competências legislativas da União (CF, art. 22, inciso XI).

No mérito, registro inicialmente que, afora o fato de todos proporem alterações à Lei n.º. 9.503, de 1997 (CTB), não há exatamente uma coincidência de propósitos entre os PLS n.ºs. 96 e 97, de 2007, e o PLS n.º 645, de 2007. De fato, enquanto os dois primeiros visam a acrescentar novos itens à relação de equipamentos de uso obrigatório nos veículos ou pelo respectivo condutor, o terceiro busca impedir a condução de veículo por condutor sob a influência de álcool.

No que diz respeito à inclusão de novos equipamentos de uso obrigatório, compartilho as razões que motivaram as duas primeiras iniciativas (PLS n.ºs. 96 e 97, de 2007). O colete inflável, colete “airbag”, e o limitador de velocidade, cada um em seu campo próprio de atuação, são recursos que podem aumentar em muito a segurança de usuários de motocicletas e assemelhados. Enquanto o limitador de velocidades atua no sentido da prevenção de acidentes, o colete viria oferecer mais proteção à integridade física do motociclista quando o acidente se tornar inevitável.

As duas medidas são particularmente relevantes para o controle dos altos índices de acidentes envolvendo mototaxistas e “motoboys”, protagonistas de uma modalidade de transporte em franca expansão no País. Pilotando sob pressão constante de empregadores ou de clientes, e sempre buscando aumento de produtividade, esses profissionais são, indiscutivelmente, os motociclistas que por mais tempo e com mais intensidade permanecem expostos aos riscos de acidente.

À semelhança do equipamento de mesmo nome adotado em automóveis, o colete “airbag” possui, acoplado, um sistema de almofada de ar. No seu interior, um cartucho de gás comprimido é automaticamente acionado em caso de forte impacto, como a queda do condutor, liberando o gás que infla a almofada de ar.

Dessa forma, o equipamento protege as regiões mais vulneráveis do corpo humano, como a coluna vertebral, o peito e o pescoço, podendo reduzir significativamente o risco de lesões e fraturas.

A seu turno, a limitação da velocidade desenvolvida por motocicletas e motonetas viria somar-se, de um lado, aos itens de segurança já incorporados aos veículos, e, de outro, às medidas convencionais de controle de velocidade tradicionalmente adotadas – até o momento, sem muito sucesso. Como se sabe, embora empregada maciçamente, a fiscalização executada por meio de equipamentos eletrônicos instalados nas vias não tem sido capaz de conter excessos praticados pelos pilotos, o que fatalmente resulta em acidentes, não raro com perda de vidas humanas.

Finalmente, o PLS nº. 645, de 2007, que visa a alterar o nível máximo admitido pelo CTB para a concentração de álcool no sangue de condutor de veículo automotor, deve ser dado por prejudicado em razão do que passo a expor.

Apresentado em novembro de 2007, o projeto pretendia modificar o art. 276 do CTB, cuja redação, à época, estabelecia que *a **concentração de seis decigramas** de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.*

Ocorre que essa redação já não vigora desde a aprovação da Lei nº. 11.705, de 19 de junho de 2008 – a chamada “Lei Seca” –, que reduziu a zero o nível de álcool no sangue permitido para condutores de veículos automotores em geral. Com isso, o art. 276 passou a dispor simplesmente: ***qualquer concentração*** de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código. O art. 165 do CTB classifica o ato de dirigir sob a influência de álcool como infração gravíssima, e estabelece as penalidades, multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses, e as medidas administrativas aplicáveis, retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Tratando-se, portanto, de matéria já regulada pela Lei nº. 11.705, de 2008 – inclusive segundo a mesma orientação geral que o PLS nº. 645, de 2007, pretendia imprimir ao art. 276 do CTB –, entendo que o projeto perdeu a oportunidade, e, como tal, fica prejudicado, nos termos do art. 334, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal.

Antes de concluir pela aprovação do PLS nº. 96, de 2007, na forma de Emenda que incorpora a medida objeto do PLS nº 97, de 2007, devo apontar a necessidade de alguns ajustes a serem introduzidos no texto original, quais sejam:

a) tendo em vista a edição da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que *regulamenta o exercício da atividade profissional de “mototaxista” e de “motoboy”*, é conveniente que a exigência do colete inflável –, além de constar do CTB, passe a figurar também na lei acima mencionada, de modo a reforçar a aplicação da medida junto ao segmento onde ela se faz mais necessária;

b) a alteração do CTB, para inserção da obrigatoriedade do colete inflável para condutor de motocicleta e veículos assemelhados, deve recair sobre o art. 54, inciso III, por se tratar de peça do vestuário do condutor, e não no art. 105, que relaciona equipamentos obrigatórios nos veículos.

Contudo, ante a apresentação de Voto em Separado do Senador Antonio Carlos Rodrigues, acolho a sua manifestação, a qual incorporo ao meu Relatório, para votar pela prejudicialidade dos PLS nºs. 97 e 645, de 2007; e pela aprovação, na forma do Substitutivo que apresento, do PLS nº 96, de 2007, mantendo o dispositivo limitador de velocidade.

III – VOTO

Pelo exposto, voto pela **prejudicialidade** dos PLS nº 97, de 2007 e do PLS nº 645, de 2007; e pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, pela **aprovação** do PLS nº 96, de 2007, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA nº. 1 – CCJ (SUBSTITUTIVO)
(ao PROJETO DE LEI DO SENADO nº. 96, DE 2007)

Altera o art. 105 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para introduzir limitador de velocidade entre os equipamentos obrigatórios dos veículos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.

.....

VIII – para motocicletas e motonetas, dispositivo limitador de velocidade regulado para uma velocidade máxima de cento e dez quilômetros por hora.

.....

§ 4º. Ficam dispensadas da instalação de limitadores de velocidade, mediante autorização do órgão de trânsito competente, as motocicletas e motonetas:

I – que, por construção, não possam ultrapassar a velocidade prevista no inciso VIIi do *caput*;

II – das Forças Armadas, de proteção civil, dos Corpos de Bombeiros militares e das forças responsáveis pela manutenção da ordem pública;

III – utilizadas para testes científicos;

IV – utilizadas para competições esportivas.

§ 5º. O Contran estabelecerá as especificações e o prazo para o atendimento do disposto neste artigo. (NR)”

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

Sala da Comissão, 4 de dezembro de 2013

Senador VITAL DO RÊGO, Presidente

Senador EDUARDO LOPES, Relator