

VOTO EM SEPARADO

Perante a COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 96, de 2007, do Senador Marcelo Crivella, que *acrescenta equipamento obrigatório ao rol estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (“Código de Trânsito Brasileiro”)*, e os Projetos de Lei do Senado nº 97 e nº 645, de 2007, também de autoria do Senador Marcelo Crivella, que tramitam em conjunto.

I – RELATÓRIO

Encontram-se em análise por esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), para apreciação em caráter terminativo, os Projetos de Lei do Senado (PLS) nºs 96, 97 e 645, de 2007, todos de autoria do Senador Marcelo Crivella, que tramitam em conjunto.

O PLS nº 96, de 2007, visa tornar obrigatório o colete de proteção inflável, com acionamento por inércia, para condutores de motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, mediante inclusão deste dispositivo no rol de equipamentos obrigatórios dos veículos elencados no art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB)*.

O PLS nº 97, de 2007, por sua vez, propõe a inclusão de outro inciso no mesmo artigo – desta vez, para obrigar a instalação de dispositivo limitador de velocidade, estipulada em 110 km/h, em motocicletas e motonetas.

Por fim, o PLS nº 645, de 2007, propõe alterar a concentração de álcool no sangue admitida para o condutor de veículo automotor.



Todas as proposições são justificadas pela alta incidência de vítimas nos acidentes de trânsito que envolvem motociclistas.

Não foram oferecidas emendas aos projetos.

II – ANÁLISE

As matérias foram distribuídas com exclusividade a esta Comissão, que deverá pronunciar-se não apenas quanto ao mérito, mas também quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A Constituição Federal, no inciso XI do art. 22, determina que a competência para legislar sobre transporte e trânsito é exclusiva da União. Ademais, a deliberação sobre essas matérias é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

No campo da juridicidade, projetos de lei ordinária mostram-se adequados aos fins propostos. As propostas contêm generalidade normativa suficiente, potencial coercitivo e inovação em face do direito positivo em vigor.

No mérito, o dispositivo limitador de velocidade afigura-se necessário. Com o avanço tecnológico, mesmo as motocicletas de baixa cilindrada são hoje capazes de atingir altas velocidades, situação que reduz drasticamente as chances de o condutor evitar uma colisão, ou sobreviver a ela sem graves sequelas.

Já quanto ao colete inflável, ou “*colete airbag*”, entendemos que é necessária uma reflexão mais aprofundada. A Comissão de Assuntos Econômicos, ao analisar matéria de mesmo teor – o PLS nº 404, de 2012, de autoria do Senador Humberto Costa – assim se pronunciou:

Apesar de seu inegável mérito, a iniciativa, ao pretender aumentar a segurança dos motociclistas, impõe-lhes custos excessivos, que prejudicariam importantes atividades econômicas, como as de moto-táxi e moto-frete.



O colete e a jaqueta “airbag” à venda no Brasil custam aproximadamente R\$ 1.300,00, o que é um valor desproporcional com relação ao preço das motocicletas de baixa cilindrada, que são as mais vendidas no País.

Não há como discordar dessa conclusão. Aliás, mesmo países ricos – como Itália, França, Espanha e Japão – adotaram o colete inflável apenas para policiais, e não para a população em geral.

Além da questão do preço, cabe também questionar se os fabricantes desses coletes teriam condições de, a partir de agora, produzir anualmente quase dois milhões de unidades para serem entregues junto com cada motocicleta vendida no mercado brasileiro. Isso sem considerar as 17 milhões de motos já em circulação.

Vale lembrar que mesmo a fiscalização e o uso do capacete são deficientes. Se não conseguimos sucesso com um item mais barato para o condutor, cuja ausência é imediatamente identificável para o agente de trânsito, por que devemos partir para a inclusão de um equipamento ainda mais caro e mais difícil de fiscalizar?

Em que pesem as boas intenções, portanto, tudo indica que essa obrigação seja atualmente inexecutável, seja em função do custo de aquisição para o condutor, da quantidade ofertada pelos fabricantes, ou das deficiências fiscalizatórias dos estados.

Por fim, 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 da aprovação da Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008 – conhecida como “Lei Seca” –, que reduziu a zero o nível de álcool no sangue permitido para todos os condutores de veículos automotores.

Trata-se, portanto, de matéria que já foi objeto de deliberação desta Casa. Assim, entendo que o projeto fica prejudicado, nos termos do art. 334, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal.



Concluo, deste modo, pela aprovação somente do PLS nº 97, de 2007, cuja técnica legislativa passo a analisar. A redação é adequada, de acordo com o disposto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. Cumpre apenas realizar ajuste em função da aprovação da Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009, que estabeleceu a obrigatoriedade de uso do *air bag* por meio da inclusão de um inciso VII ao art. 105 do CTB. Por essa razão, deve ser reenumerado o inciso a ser acrescido pelo citado PLS.

III – VOTO

Pelo exposto, voto pela **rejeição** do PLS nº 96, de 2007; pela **prejudicialidade** do PLS nº 645, de 2007; e pela constitucionalidade, juridicidade e, no mérito, pela **aprovação** do PLS nº 97, de 2007, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº - CCJ

Renumere-se de VII para VIII o inciso a ser acrescido ao art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, conforme o art. 1º do PLS nº 97, de 2007.

EMENDA Nº - CCJ

Substitua-se, na redação proposta para o inciso I do § 4º do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, conforme o art. 1º do PLS nº 97, de 2007, a expressão “as velocidades previstas no inciso VII” por “a velocidade prevista no inciso VIII”.

Sala da Comissão,

Senador ANTONIO CARLOS RODRIGUES

