

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 404, de 2012, do Senador Humberto Campos, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatório o uso do colete inflável de proteção (colete “airbag”) por condutores de motocicletas e assemelhados, e a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para conceder benefícios fiscais referentes ao Imposto sobre Produtos Industrializados, ao Imposto de Importação, à Contribuição para o PIS/PASEP e à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre operações com esses produtos, suas partes e acessórios.

RELATORA: Senadora ANA AMÉLIA

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Assuntos Sociais o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 404, de 2012, de autoria do Senador Humberto Costa. Por meio de seu art. 1º, a iniciativa altera o inciso III do art. 54 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para incluir o colete inflável de proteção (colete “airbag”) no vestuário de proteção obrigatório para os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Por meio de seu art. 2º, o PLS determina que fiquem isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados e do Imposto de Importação, pelo período de cinco anos, os coletes “airbag” e também as partes e os componentes desses produtos.

E por meio de seu art. 3º, o projeto altera a redação dos arts. 8º e 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, que *dispõe sobre a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público [PIS/PASEP] e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social [COFINS] incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras providências*, para zerar, pelo período de cinco anos, as alíquotas de contribuição para o PIS/PASEP e para a COFINS na importação e na venda no mercado interno de coletes “airbag”.

No caso da importação, a alteração proposta é feita por meio da inclusão de um inciso XXXV no § 12 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 2004. No caso da venda no mercado interno, o projeto propõe a inclusão de um inciso XXXIII no art. 28 da mesma lei, além da alteração do texto do parágrafo único do citado art. 28 para prever a possibilidade de o Poder Executivo regulamentar o disposto no novo inciso.

Na justificação do projeto, seu eminente autor enfatiza os níveis alarmantes de acidentes com motociclistas, decorrentes do aumento do número de motocicletas em circulação no trânsito brasileiro. Esse aumento, por sua vez, é atribuído ao desejo dos condutores de fugir dos congestionamentos das vias públicas e do alto preço dos combustíveis, à facilidade de crédito para a aquisição desses veículos e ao seu uso em serviços de “mototáxis” e “motoboys”.

O autor da proposta chama a atenção para a invenção recente do colete de proteção “airbag”, que, em caso de impacto, deixa protegidas regiões importantes do corpo humano, como o cóccix, a coluna vertebral, o peito e o pescoço. E alerta para a necessidade de, por um lado, alterar o Código de Trânsito Brasileiro para tornar obrigatório o uso desse equipamento e, por outro lado, reduzir os tributos incidentes sobre ele de forma a reduzir o preço do colete “airbag”, que ainda não é fabricado no País e, por isso, custa muito caro.

O PLS nº 404, de 2012, vem primeiramente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS), de onde seguirá para a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), cabendo a esta última a manifestação em caráter terminativo.

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 100 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CAS apreciar proposições que versem sobre proteção e defesa da saúde (inciso II), área em que se enquadra a matéria do projeto sob análise.

Nosso parecer, portanto, restringir-se-á à análise desse aspecto, ressaltando-se que caberá à CAE avaliar as implicações econômico-tributárias e à CCJ esgotar os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do PLS nº 404, de 2012.

Em nosso país, o panorama dos acidentes com motocicletas tornou-se uma verdadeira calamidade, a qual demanda a implantação urgente de iniciativas para minimizar as consequências desses trágicos eventos, um dos grandes responsáveis pela perda em nossa capacidade de trabalho e em vidas humanas, principalmente de jovens. Nesse contexto, portanto, o projeto sob análise possui inquestionável relevância pública.

Essa relevância é ainda mais evidente quando constatamos a inação do Contran: o País carece há mais de quinze anos da normatização necessária especificar o vestuário de proteção previsto no inciso III do art. 54 do Código de Trânsito Brasileiro.

Como resultado de tal inação, os motociclistas, hoje, podem, por exemplo, circular descalços e usando apenas camiseta e bermuda, além de capacete conjugado com viseira ou com óculos de proteção, os únicos equipamentos obrigatórios atualmente.

Contribui para o uso desse tipo de vestimenta, muito comum entre os motociclistas, a visão da motocicleta como veículo de lazer e, no momento atual, como a porta de acesso do cidadão a seu primeiro veículo

particular, ou, em muitos desses casos, como a libertação do cidadão de menor renda da dependência do transporte público. No âmbito dessa visão, abrandam-se ou negligenciam-se as exigências para o uso da motocicleta e também a fiscalização desse uso.

No entanto, diante da atual calamidade, julgamos que essa situação necessita de urgente transformação. Acreditamos que o uso da motocicleta precisa ser tratado com maior seriedade e que a motocicleta precisa ser vista como ela de fato é: um veículo muito útil e ecologicamente sustentável, mas extremamente perigoso, a ser conduzido com o respeito às normas completas de segurança. Tais normas devem incluir todo o equipamento necessário para maximizar a proteção da integridade física de condutores e passageiros.

É natural, por um lado, que o cidadão deseje usufruir a liberdade e a mobilidade que a motocicleta proporciona a um baixo custo de aquisição e manutenção. A nosso ver, é necessário, por outro lado, que o motociclista se submeta a custos maiores, em termos de gasto e conforto, para maximizar a segurança dele e, em última instância, contribuir para o bem estar da coletividade, pois as consequências do elevado número de acidentados em motocicletas impactam toda a sociedade e a economia do País.

Portanto, no âmbito da visão acima sintetizada, defendemos a necessidade de os condutores e os passageiros de motocicleta usarem o vestuário que lhes possa oferecer a maior proteção possível.

O colete de proteção *airbag* – que deixa protegidos o cóccix, a coluna vertebral, as laterais do tórax, o peito e o pescoço – constitui, de fato, um item de proteção essencial. Seu valor será ainda maior se for confirmado, após um período de uso obrigatório, seu potencial para reduzir em até 75 % a ocorrência de lesões e fraturas.

Não obstante esse inquestionável valor do equipamento, é preciso salientar que a proteção por ele oferecida depende de seu adequado funcionamento no momento do acidente, o que requer sua manutenção periódica e cuidados no seu armazenamento e no seu uso diário. Além

disso, o colete *airbag* não protege os membros, de forma geral, e a jaqueta *airbag* não protege os membros inferiores.

Com isso em mente, além de modificar o projeto para abranger não só os coletes *airbag* mas também as jaquetas *airbag*, propomos ampliar o alcance do PLS nº 404, de 2012, pois existem estudos sobre o tema que recomendam o uso de outros itens de proteção capazes de salvar a vida dos motociclistas acidentados ou de minimizar a ocorrência de lesões importantes.

Citamos, com essa finalidade, o Projeto de Lei (PL) nº 3.206, de 2012, que tramita na Câmara dos Deputados apensado a outras proposições. Para justificar sua apresentação, o autor do projeto faz referência a relatório intitulado *Proteção do piloto por equipamento*, produzido pelo *Département d'Épidémiologie et de Sciences de l'Accident* do *Centre Européen d'Études de Sécurité et d'Analyse de Risques* (CEESAR). O relatório estabelece como itens de segurança essenciais, além do capacete, jaqueta com estrutura que proteja a coluna cervical, calças com estruturas de proteção, luvas e botas.

A jaqueta com estrutura, que pode ser feita de fibra de carbono, fibra de vidro reforçada ou alumínio revestido com espuma, protege a coluna, sobretudo na região do pescoço – área onde a estrutura apresenta maior rigidez –, reduzindo a ocorrência de lesões na coluna cervical sem prejudicar a mobilidade e a dirigibilidade. A jaqueta pode também prevenir ou reduzir a extensão de fraturas, contusões, entorses e luxações em cotovelos, ombros, clavículas e ossos do braço. Além disso, seu uso pode prevenir abrasões e feridas em grandes extensões de pele, principalmente nos braços, nos ombros e nas costas.

A luva adequada protege as mãos do condutor e pode prevenir ou minimizar a ocorrência de queimaduras, fricção prolongada contra o asfalto, entorses, luxações, fraturas e amputação de dedos.

Da mesma forma, a bota apropriada protege os pés do condutor. Seu uso pode prevenir ou minimizar danos como queimaduras nos pés, lesões na pele, fraturas e entorses no tornozelo, esmagamentos e amputação de dedos.

Finalmente, a calça com estruturas de proteção pode prevenir ou minimizar queimaduras, cortes, extensas lesões na pele, entorses e fraturas nas pernas.

Além do relatório do Ceasar, o autor do projeto em tramitação na Câmara faz referência a minuta que explicita os equipamentos de segurança utilizados pelos condutores de motos da Rede do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência e Emergência (SAMU 192), que incluem *luvas, botas, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção*, e também *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).

Assim, o substitutivo que oferecemos torna obrigatório para o condutor e o passageiro de motocicletas, no prazo de um ano, o uso de botas, luvas e vestimenta constituída de macacão ou de calça e jaqueta, sendo que estes três últimos itens devem ser dotados de estrutura completa de proteção. E estabelece o prazo de três anos para o uso obrigatório de jaqueta ou colete *airbag*, tendo em vista o alto custo desse equipamento.

O novo texto altera a redação dos incisos I e II do art. 244 do CTB, de modo a configurar como infração gravíssima a condução de motocicleta, motoneta e ciclomotor (inciso I) e o transporte de passageiro (inciso II) sem atendimento ao disposto nos arts. 54 e 55, respectivamente.

Além disso, o substitutivo estende o uso obrigatório do vestuário, acrescido de dispositivos retrorrefletivos, aos condutores abrangidos pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 (“motoboys” e “mototaxistas”). No caso dos motociclistas que não trabalham como autônomos, a pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de motofrete será responsável pelo fornecimento do vestuário de segurança.

Temos consciência das dificuldades que existirão para garantir a efetividade da norma que propomos. Não obstante, a história tem mostrado que o caminho da obediência às regras de trânsito passa não

somente pela fiscalização, mas, principalmente, pela educação e conscientização de condutores, motoristas, passageiros e pedestres.

Essa afirmação é válida para todas as grandes conquistas do Brasil na área da segurança do trânsito, que inicialmente sofreram grande rejeição, mas depois acabaram incorporadas no dia a dia de nossa população. Referimo-nos aqui ao uso do cinto de segurança pelos motoristas de veículos automotores, seguido do uso do cinto de segurança pelos passageiros dos bancos traseiros, o respeito à faixa de pedestres, que hoje é regra no Distrito Federal e em algumas cidades, e, por fim, a obediência à lei seca, a qual vem sendo paulatinamente absorvida pela sociedade.

Chamamos atenção também para outra conquista de longo prazo representada pela obrigatoriedade de todos os veículos fabricados no País, a partir de 2014, estarem equipados com *airbags* e freios ABS, equipamentos fundamentais para a segurança no trânsito.

Portanto, temos convicção de que a lei originada deste substitutivo que apresentamos será paulatinamente absorvida pela sociedade, a qual será convencida pelo número de vidas salvas em decorrência do uso obrigatório do equipamento.

Tendo em vista que outros itens do vestuário de segurança proposto também são vendidos a preços elevados – a exemplo das botas e dos itens de vestimenta dotados de estrutura completa de proteção –, sugerimos à CAE que avalie a possibilidade de também conceder reduções ou isenções de impostos sobre as operações com esses equipamentos.

Por fim, assinale-se que a Lei nº 8.065, de 30 de abril de 2004, em vigor, já apresenta, no § 12 do art. 8º, até o inciso de número XXXVIII, e, no art. 28, até o inciso de número XXXVI, o que torna necessário alterar o número dos incisos a serem inseridos naquela lei.

III – VOTO

Diante do exposto, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 404, de 2012, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº 1 (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 404, DE 2012

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, para especificar os itens do vestuário completo de proteção obrigatório para condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores, a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, que regulamenta as contribuições do PIS/PASEP e da COFINS, para conceder benefícios fiscais nas operações com coletes e jaquetas *airbag*, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que regulamenta as atividades de “mototaxista” e “motoboy”, para estender a esses profissionais a obrigatoriedade do uso do vestuário completo de proteção.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 54.**.....

.....
III – usando vestuário completo de proteção, que incluirá os seguintes itens:

- a) luvas;
- b) botas;
- c) macacão ou calça com jaqueta;

d) colete ou jaqueta inflável (colete ou jaqueta *airbag*).

§ 1º O Contran poderá dispor acerca das especificações do vestuário de que trata o inciso III, bem como estipular itens adicionais de utilização obrigatória pelos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

§ 2º Os itens de vestuário previstos na alínea *c* devem conter estrutura completa de proteção.

§ 3º O uso da jaqueta com estrutura completa de proteção prevista na alínea *c* do inciso III será dispensado pelo uso da jaqueta inflável prevista na alínea *d* do inciso III.” (NR)

“**Art. 55.**.....

III – usando vestuário completo de proteção, que incluirá os seguintes itens:

- a) luvas;
- b) botas;
- c) macacão ou calça com jaqueta;
- d) colete ou jaqueta inflável (colete ou jaqueta *airbag*).

§ 1º O Contran poderá dispor acerca das especificações do vestuário de que trata o inciso III, bem como estipular itens adicionais de utilização obrigatória pelos passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

§ 2º Os itens de vestuário previstos na alínea *c* devem conter estrutura completa de proteção.

§ 3º A jaqueta com estrutura completa de proteção prevista na alínea *c* do inciso III será dispensada pelo uso da jaqueta inflável prevista na alínea *d* do inciso III.” (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. 2º A Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º**

.....

IV – usar o vestuário completo de proteção previsto no inciso III do art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, complementado por dispositivos retrorrefletivos, conforme regulamentação do Contran.

.....” (NR)

“**Art. 6º** A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2º desta Lei, responsabilizando-se também pelo fornecimento, sem custo para o condutor, do vestuário previsto no inciso IV do art. 2º desta Lei.” (NR)

Art. 3º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados e do Imposto de Importação, pelo período de cinco anos, os coletes e as jaquetas infláveis de proteção (coletes e jaquetas “airbag”), bem como suas partes e acessórios.

Art. 4º Os arts. 8º e 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 8º**

.....

§ 12.

.....

XXXIX – coletes e jaquetas infláveis de proteção (coletes e jaquetas “airbag”), pelo período de cinco anos.” (NR)

“**Art. 28.**

.....

XXXVII – coletes e jaquetas infláveis de proteção (coletes e jaquetas “airbag”), pelo período de cinco anos.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá regulamentar o disposto nos incisos IV, X e XIII a XXXVII do *caput.*” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor um ano após a data de sua publicação, exceto o disposto na alínea *d* do inciso III dos arts. 54 e 55 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que entrará em vigor três anos após a data de publicação desta Lei.

Sala da Comissão, 3 de julho de 2013

Senador WALDEMIR MOKA, Presidente

Senadora ANA AMÉLIA, Relatora



4
NT

SENADO FEDERAL
Comissão de Assuntos Sociais - CAS
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 404, de 2012

ASSINAM O PARECER, NA 29ª REUNIÃO, DE 03/07/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: Sen. Waldemir Moka

RELATOR: Sen. Ana Amélia

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Paulo Paim (PT)	1. Eduardo Suplicy (PT)
Angela Portela (PT)	2. Marta Suplicy (PT)
Humberto Costa (PT)	3. José Pimentel (PT)
Wellington Dias (PT)	4. Ana Rita (PT)
João Durval (PDT)	5. Lindbergh Farias (PT)
Rodrigo Rollemberg (PSB)	6. Cristovam Buarque (PDT)
Vanessa Grazziotin (PC DO B)	7. Lídice da Mata (PSB)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Waldemir Moka (PMDB)	1. Sérgio Souza (PMDB)
Roberto Requião (PMDB)	2. VAGO
Casildo Maldaner (PMDB)	3. Eduardo Braga (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	4. Eunício Oliveira (PMDB)
João Alberto Souza (PMDB)	5. Romero Jucá (PMDB)
Ana Amélia (PP) <i>Relatora</i>	6. Benedito de Lira (PP)
Paulo Davim (PV)	7. Sérgio Petecão (PSD)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Cícero Lucena (PSDB)	1. Aécio Neves (PSDB)
Lúcia Vânia (PSDB)	2. Cyro Miranda (PSDB)
José Agripino (DEM)	3. Paulo Bauer (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	4. Maria do Carmo Alves (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Mozarildo Cavalcanti (PTB)	1. Armando Monteiro (PTB)
Eduardo Amorim (PSC)	2. João Vicente Claudino (PTB)
Vicentinho Alves (PR)	3. VAGO