

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 2.767, DE 2010 (Apenso o Projeto de Decreto Legislativo nº 2.826, de 2010)

Revoga a Resolução nº 277, de 28 de maio de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

Autor: Deputado Jair Bolsonaro

Relator: Deputado Hugo Leal

I - RELATÓRIO

O presente projeto de decreto legislativo – PDC, que chega a esta Comissão para exame, pretende revogar a Resolução nº 277, de 28 de maio de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – que “dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos”.

Apensado a ele temos o PDC nº 2.826, de 2010, de autoria do Deputado Carlos Zarattini, com o objetivo de sustar o inciso III do art. 7º da Resolução do CONTRAN nº 277, que estabelece prazo para entrada em vigor da citada norma, e susta também a Resolução nº 352, que prorroga esse prazo para 1º de setembro de 2010.

Os projetos foram distribuídos à Comissão de Viação e Transportes – CVT – e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC. Estão sujeitos, porém, à apreciação do Plenário desta Casa.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

A Resolução nº 277, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – fixa normas para o transporte de crianças, determinando que as crianças com idade inferior a sete anos e meio sejam transportadas usando sistema de retenção suplementar, que varia de acordo com a idade. Crianças com até um ano deverão utilizar o dispositivo denominado “bebê conforto”, de um a quatro anos deverão se transportadas em “cadeirinha” e de quatro a sete anos e meio, em assento de elevação.

É evidente que, ao regular a questão do transporte de crianças, o CONTRAN agiu com bastante sensibilidade e no intuito de tornar mais seguro o transporte dos pequenos nos veículos automotores. É preciso avaliar, entretanto, se ao regular o tema em questão o CONTRAN ateu-se à competência que lhe foi dada pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB – ou extrapolou seu poder regulamentar. Apesar de ser um instrumento ágil e de extrema importância para detalhar as normas de trânsito, não se pode tolerar excessos nas resoluções do CONTRAN, sob pena de se causar insegurança jurídica aos destinatários da norma e aos operadores do Direito. Vejamos.

O art. 64 do Código de Trânsito estabelece que “As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN”. O art. 65, por sua vez, determina que “É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”. Ou seja, o legislador, ao editar a Lei nº 9.503/97, determinou a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, bem como o transporte de crianças no banco traseiro e deu ao CONTRAN autonomia para excepcionar a sua aplicação.

Ao Conselho cabe, portanto, com base nessa autonomia, estabelecer exceções ao transporte de crianças no banco traseiro. Foi exatamente o que fez, por exemplo, quando editou a Resolução nº 15/98 permitindo que as crianças menores de dez anos fossem transportadas no banco dianteiro, tanto nos casos em que o veículo não possuísse banco traseiro quanto naqueles casos em que a quantidade de crianças a ser transportada ultrapassasse a da lotação do banco traseiro do veículo.

Com esse mesmo raciocínio, cabe ao Conselho criar regras específicas para tornar o transporte de crianças mais seguro. Foi

também o que fez com a edição da Resolução nº 277, de 2008, que obriga o transporte de crianças em cadeirinhas específicas para cada idade.

Está claro, portanto, que pode o CONTRAN definir casos em que a lei não se aplica, bem como estabelecer novas exigências, como o transporte por meio de sistema de retenção suplementar. Coube à Resolução nº 277/08 apenas a função de detalhar a exigência do transporte seguro dos pequenos imposta pelo código. Não há, em nosso entender, qualquer inovação legislativa.

Além disso, a alegação de que a Resolução é contraditória ao não exigir o dispositivo de retenção para os veículos de transporte coletivo não se mostra suficiente para a revogação do citado normativo. De fato, a decisão de não exigir os equipamentos nos casos de veículos de transporte coletivo, táxis e escolares tem provocado muitas discussões. Embora pareça, em princípio, um despropósito, veremos a seguir alguns aspectos que podem justificar a opção do CONTRAN.

Em primeiro lugar, há que se ter em mente que os assentos de segurança devem ser usados com os cintos de segurança. Assim, não faz sentido exigir a disponibilidade desses assentos nos veículos onde o uso de cinto de segurança é dispensado, como no transporte coletivo urbano.

No transporte interestadual, onde o cinto de segurança é exigido e, por conseguinte, os assentos poderiam ser usados, temos que considerar a dificuldade das empresas em saber a quantidade de assentos de cada tipo que deveria ser posta à disposição dos passageiros. Quantas crianças em cada faixa etária haveria em cada viagem? Essa informação é até relativamente fácil de ser conseguida nas viagens em que o bilhete é comprado com antecedência, mas como as empresas poderiam estar preparadas para atender os passageiros na hipótese do bilhete ser comprado no momento do embarque? O atendimento a essa situação poderá resultar na necessidade de as empresas manterem um grande estoque de assentos nos terminais de embarque, o que acabará por aumentar os custos e prejudicar a maioria dos usuários.

Passando aos veículos de táxi, vemos que as possibilidades de aplicação da norma são ainda mais complicadas. Como o motorista de táxi poderia dispor, em seu veículo, dos assentos necessários para cada faixa etária? Em que quantidades ele precisaria oferecer esses

equipamentos? Como carregá-los no veículo sem comprometer o espaço interno para outros passageiros ou o espaço do porta-malas? São questões de difícil equacionamento na prática. Os automóveis usados como táxi no Brasil podem levar, em geral, até três crianças no banco traseiro. As hipóteses mostram que as três podem situar-se na mesma faixa etária ou terem idades diferentes. Seria impossível para o taxista transportar todos os dispositivos necessários às probabilidades de combinações.

Com relação ao transporte escolar, parece ser a situação em que se conseguiria exigir mais facilmente os assentos de segurança para crianças. Isso porque, uma vez contratado o serviço, os transportadores sabem o número de crianças em cada linha e suas idades, sendo esse número estável em cada veículo pelo período de duração do contrato. Faz-se necessário, portanto, que a norma seja aprimorada para atender a esse aspecto da questão. Não se pode querer, entretanto, que essa lacuna a inviabilize.

Com relação ao projeto apensado, é preciso salientar que algumas incorreções da Resolução nº 277/08 apontadas na proposição foram corrigidas com a edição da Resolução do CONTRAN nº 391/11. Essa Resolução permite que as crianças menores de dez anos sejam transportadas no banco dianteiro com uso do dispositivo de retenção quando o veículo for dotado exclusivamente deste banco; quando a quantidade de crianças com esta idade exceder a lotação do banco traseiro; ou quando os bancos traseiros contarem apenas com cintos subabdominais. As crianças com mais de quatro anos poderão ainda ser transportadas no banco traseiro sem a utilização do dispositivo de retenção, mas presas ao cinto subabdominal, quando o veículo não dispuser de cinto de três pontos no banco traseiro.

Desse modo, julgamos que não ocorreu, no caso em debate, extrapolação do poder regulamentar do CONTRAN. A norma questionada ateu-se aos limites ditados pelo Código de Trânsito, trazendo ao ordenamento jurídico tão somente os procedimentos que devem ser adotados para cumprimento das determinações esculpidas no CTB.

Importante ressaltar que tramitam hoje no Congresso Nacional diversos projetos de lei que alteram o Código de Trânsito e estabelecem, de forma detalhada, como se dará o transporte de crianças em todos os tipos de veículos automotores, inclusive escolares. Talvez a aprovação de proposição legislativa nesse sentido seja realmente o caminho

adequado para encerrar esse debate que há muito tempo inquieta o Parlamento brasileiro.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela **rejeição** dos Projetos de Decreto Legislativo nº 2.767, de 2010, e nº 2.826, de 2010.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado Hugo Leal
Relator