

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Projeto de Lei nº 5.596, de 2009

(Apensado o Projeto de Lei nº 2.799, de 2011)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispondo sobre a condução de escolares.

Autor: Deputado **Moreira Mendes**

Relator: Deputado **Leonardo Quintão**

I - Relatório

A proposição em epígrafe pretende acrescentar art. 136-A ao texto da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para determinar que os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente possam circular nas vias com a presença de pelo menos uma pessoa, além do condutor, para auxiliar os passageiros. Segundo a proposta, essa pessoa deve ter idade superior a vinte e um anos, ser aprovado em curso especializado para o desempenho da função e curso avançado de primeiros socorros, nos termos de regulamentação do CONTRAN, e apresentar certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, furto, roubo, estupro, corrupção de menores e tráfico de drogas. Essa certidão deverá ser renovada a cada três anos, junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que efetuarão cadastro e expedirão autorização aos auxiliares de passageiros que cumprirem os requisitos estabelecidos.

Ademais, a proposta introduz várias alterações em dispositivos referentes ao transporte de escolares, a saber:

- no art. 167, que trata da infração por deixar de usar o cinto de segurança, acréscimo de um parágrafo único aumentando a multa em três vezes, quando se tratar de transporte de escolares;

- no art. 230, inciso XX, que trata da condução de veículo de transporte de escolares sem portar a autorização correspondente, a infração passaria a ser gravíssima e a multa correspondente multiplicada por três;
- no art. 230, acréscimo de um inciso XXIII, tipificando como infração gravíssima o ato de conduzir veículo destinado ao transporte de escolares sem a presença de auxiliar de passageiro, o que resultaria em multa (multiplicada por três) e apreensão do veículo;
- no art. 306, que tipifica o crime de conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, acréscimo de parágrafo único aumentando a pena em um terço à metade e dobrando o valor da multa correspondente, quando se tratar de condutor de veículo especialmente destinado à condução coletiva de escolares;
- no art. 309, que tipifica o crime de dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano, acréscimo de parágrafo único aumentando a pena em um terço à metade ou dobrando o valor da multa correspondente, se for o caso, quando se tratar de condutor de veículo especialmente destinado à condução coletiva de escolares;
- no art. 310, que tipifica o crime de permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança, acréscimo de parágrafo único aumentando a pena em um terço à metade ou dobrando o valor da multa correspondente, se for o caso, quando se tratar de condutor de veículo especialmente destinado à condução coletiva de escolares.

Finalmente, propõe-se uma alteração no art. 329, de tal forma a exigir dos condutores de veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, e os de veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, furto, roubo, estupro, corrupção de menores e tráfico de drogas, renovável a cada três anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização (a redação original prevê apenas certidão negativa relativa aos crimes de roubo, estupro, corrupção de menores, renovável a cada cinco anos).

Apensado à proposição principal está o Projeto de Lei nº 2.799, de 2011, do Sr. Heuler Cruvinel, que insere art. 138-A no corpo da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatória a presença, no veículo destinado à condução de escolares, de monitor treinado para orientar os estudantes com relação à segurança de trânsito durante as viagens e auxiliar nas operações de embarque e desembarque do veículo. O texto também tipifica a infração correspondente à condução do veículo escolar sem a presença do referido monitor.

Os autores argumentam que são inúmeras as vantagens decorrentes da presença do auxiliar no transporte escolar, como diminuir a probabilidade de atropelamento das crianças, que poderiam ser acompanhadas até a porta da escola pelo monitor, garantir que todas as crianças utilizarão o cinto de segurança, evitar acidentes no interior do veículo e prestar primeiros socorros numa eventual emergência, atividades que o condutor, estando sozinho no veículo, fica impossibilitado de exercer satisfatoriamente. Por outro lado, os aperfeiçoamentos inseridos nos dispositivos que tratam das infrações referentes ao transporte de escolares, constantes da proposta principal, têm a finalidade, segundo o autor, de tornar o cumprimento da Lei mais efetivo.

Após essa Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria deverá ser analisada quanto ao mérito e quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, bem como pelo Plenário da Casa, em regime de tramitação ordinária.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

A preocupação com a segurança do transporte de escolares pautou a elaboração de vários dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), como o que exige equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo) para os veículos de condução de escolares (art. 105, inciso II) e os que determinam condições específicas para os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares e para os condutores desses veículos (arts. 136 e 138).

Dentro desse contexto, a medida preconizada pela proposição em foco parece oferecer uma contribuição significativa para aumentar os índices de segurança no trânsito. Entretanto, uma análise mais acurada dos dispositivos permite questionar essa primeira conclusão.

Em primeiro lugar, deve-se verificar qual o papel a ser desempenhado pelo monitor ou auxiliar do condutor. Considerando que muitos dos veículos de transporte de escolares são do tipo “van”, que não possuem corredor central como os ônibus e, portanto, não permitem a circulação de uma pessoa a bordo, podemos deduzir que dificilmente o auxiliar poderia exercer as funções que foram mencionadas nas justificações das propostas. Afinal, como alcançar as crianças para prevenir acidentes a bordo ou prestar os primeiros socorros em caso de emergência sem precisar parar o veículo? E, se é necessário parar o veículo, então o próprio condutor poderia realizar as tarefas mencionadas.

Outro aspecto importante diz respeito à real necessidade de um auxiliar a bordo do veículo em todo e qualquer veículo do serviço de transporte escolar. Salvo melhor juízo, crianças com idade acima de dez anos não necessitam de ajuda para afivelar um cinto de segurança ou para entrar ou sair do veículo. Sendo o transporte escolar utilizado por adolescentes, a presença de um auxiliar poderia até mesmo ser contraproducente, pois essa faixa etária ficaria constrangida em ter algum tipo de “babá” a bordo.

Quer nos parecer, portanto, que, tanto nos casos em que serviço for prestado em veículo pequeno, como as “vans”, como quando envolver o transporte de adolescentes, a exigência de uma segunda pessoa a bordo vai apenas trazer um custo extra, sem que o respectivo benefício seja significativo. Esse custo, certamente, aumentará os valores cobrados dos pais de alunos, o que pode inviabilizar a contratação do serviço para algumas famílias.

Consideramos que, em certas situações, o legislador deve deixar espaço para que a própria demanda produza seus resultados. Se uma determinada pessoa ou empresa pretende prestar serviço de transporte escolar exclusivo para crianças menores, pode ser oferecida a presença de um auxiliar a bordo, como um diferencial do serviço a ser prestado. Por outro lado, aqueles pais que julgarem importante essa presença para a segurança de seus filhos pequenos vão procurar o prestador de serviço que ofereça esse diferencial. A não imposição dessa exigência como uma obrigação legal dá lugar a uma maior flexibilidade, permitindo que os pais escolham o serviço que melhor atenda suas necessidades e expectativas, inclusive com relação ao preço.

Finalizando, entendemos que as alterações nos dispositivos que tratam das infrações e dos crimes também não se fazem necessários. Entre as mudanças propostas, uma delas (art. 230, XXIII) tipifica como infração o ato de conduzir veículo destinado ao transporte de escolares sem a presença de auxiliar de passageiro, que deixa de fazer sentido a partir do entendimento de que a referida exigência é dispensável. Ressalvamos que é importante aumentar a punição para os casos de transporte de escolares sem a devida autorização (art. 230, XX), entretanto, registramos que já existe proposição a

este respeito, de nossa autoria, a saber, o Projeto de Lei nº 841, de 2007, que se encontra pronto para a pauta de Plenário, após ter sido aprovado por todas as comissões a que foi submetido.

Quanto aos demais dispositivos, as alterações propostas pretendem agravar as penalidades quando a infração ou o crime referir-se ao transporte escolar, medida que nos parece desnecessária, tendo em vista que as penalidades hoje vigentes são proporcionais, em cada caso, ao potencial de dano do ato ilícito, que independe do fato de o veículo ser ou não utilizado no transporte de escolares. De qualquer forma, a análise da questão penal não compete a esta Comissão, devendo ser feita pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 5.596, de 2009, e de seu apenso, Projeto de Lei nº 2.799, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado **Leonardo Quintão**
Relator