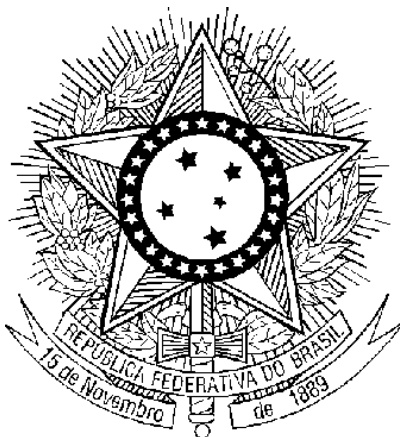


AVULSO NÃO
PUBLICADO.
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.270-B, DE 2008

(Do Sr. Sandes Júnior)

Dispõe sobre acomodação segura de crianças no transporte interestadual de passageiros; tendo parecer da Comissão de Seguridade Social e Família pela rejeição deste e das emendas apresentadas na Comissão (DEP. ROGERIO CARVALHO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto Inicial

II – Na Comissão de Seguridade Social e Família:

- emendas apresentadas (2)
- parecer do relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 3º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que “Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências”, para obrigar as empresas concessionárias do serviço de transporte interestadual de passageiros, de qualquer modalidade, a ofertarem aos usuários, gratuitamente, cadeiras para acomodação segura de crianças de até 12 (doze) anos de idade incompletos, à razão de 5% do total de assentos do veículo.

Art. 2º O art. 3º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 3º

Parágrafo único. Além do disposto no caput, as empresas concessionárias do serviço de transporte interestadual de passageiros, de qualquer modalidade, ficam obrigadas a ofertar aos usuários, gratuitamente, cadeiras para acomodação segura de crianças de até 12 (doze) anos de idade incompletos, à razão de 5% do total de assentos do veículo. (NR)

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, tem por objetivo garantir tratamento prioritário às pessoas portadoras de deficiência, aos idosos, às gestantes, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Entre as medidas preconizadas, destacamos o disposto no art. 3º, que determina a obrigação de as empresas de transporte coletivo reservarem assentos, devidamente identificados, para os idosos, as gestantes, as lactantes, as pessoas portadoras de deficiência e as pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Trata-se de uma medida bastante justa, porém insuficiente. Isso porque as crianças precisam, para garantia de sua segurança, de assentos apropriados, sob pena de sofrerem graves lesões em caso de acidentes de trânsito.

Estimativas do Ministério da Saúde dão conta que, no Brasil, mais de 1.200 crianças morrem por ano em decorrência de acidentes de automóvel, mortes que poderiam ser, em grande parte, evitadas com a utilização dos equipamentos corretos. Testes específicos demonstram que, num acidente a 50 quilômetros por hora, crianças que estejam acomodadas indevidamente podem ser jogadas para frente com uma força até 40 vezes maior que o próprio peso, o que pode causar lesões graves.

Um grande erro cometido, por exemplo, é o transporte de crianças pequenas no colo dos adultos, pois em caso de colisão frontal, a criança corre o risco de ser esmagada sob o peso do corpo do adulto. Tanto assim que o Código de Trânsito Brasileiro determina que as crianças de até 10 anos de idade devem ser transportadas nos bancos traseiros dos veículos e usar, individualmente, cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente (art. 64).

Entretanto, pouco ou nada se estabelece em relação ao transporte coletivo de passageiros.

O objetivo da proposta que ora apresentamos é, portanto, sanar esta lacuna, obrigando as empresas concessionárias do serviço de transporte interestadual de passageiros, de qualquer modalidade, a ofertarem aos usuários, gratuitamente, cadeiras para acomodação segura de crianças de até 12 (doze) anos de idade incompletos, à razão de 5% do total de assentos do veículo.

Note-se que o limite de idade é o mesmo utilizado pelo Estatuto da Criança e do Adolescente para definir o próprio termo “criança”. Além disso, optamos por impor a obrigação apenas para o transporte interestadual por considerar que, via de regra, esse serviço apresenta os percursos mais longos e, portanto, mais demorados.

Temos a plena certeza de que os custos com a implantação da medida serão largamente superados pelo incremento na segurança e a diminuição dos riscos à vida das crianças. Por essa razão, esperamos contar com o apoio de todos para a célere aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 11 de novembro de 2008.

DEPUTADO SANDES JÚNIOR

PP/GO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000

Dá prioridade de atendimento às pessoas que
específica, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional
decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte
coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes,
pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 4º Os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso
público, terão normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação,
baixadas pela autoridade competente, destinadas a facilitar o acesso e uso desses locais pelas
pessoas portadoras de deficiência.

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

EMENDA MODIFICATIVA Nº 01

Dê-se ao art. 2º do projeto a seguinte redação:

“Art. 2º O art. 3º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar
acrescido dos seguintes parágrafos:

Art. 3º

§ 1º Além do disposto no caput, as empresas concessionárias do serviço de
transporte interestadual de passageiros, de qualquer modalidade, ficam
obrigadas a ofertar aos usuários, gratuitamente, cadeiras para acomodação

segura de crianças de até 12 (doze) anos de idade incompletos, à razão de 5% do total de assentos do veículo. (NR)

§ 2º Os recursos para aquisição das cadeiras a que se refere o parágrafo 1º serão custeados por dotação orçamentária própria da União. (NR)”

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto visa obrigar as empresas concessionárias do serviço de transporte interestadual de passageiros, de qualquer modalidade, a ofertar aos usuários, gratuitamente, cadeiras para acomodação segura de crianças de até 12 (doze) anos de idade incompletos, à razão de 5% do total de assentos do veículo.

A intenção do Autor da proposição é válida e merece elogios, principalmente porque busca melhorar a segurança de nossas crianças.

Mas, deve-se observar que há dispositivos que protegem o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos entre a Administração e o particular que presta o serviço público, segundo o qual as obras, *serviços*, compras e alienações da Administração Pública serão contratados mediante licitação pública, com cláusulas que mantenham as *condições efetivas da proposta*.

Desta forma, com o intuito de se preservar o equilíbrio econômico-financeiro, é que a presente emenda prevê que os recursos para aquisição das cadeiras a que se refere o parágrafo 1º, serão suportados pela União.

Sala das Sessões, em 01 de junho de 2011.

Deputado ANDERSON FERREIRA

EMENDA MODIFICATIVA Nº 02

Dê-se ao art. 2º do projeto a seguinte redação:

“Art. 2º O art. 3º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

Art. 3º

§ 1º Os veículos de transporte interestadual de passageiros, a serem produzidos após estudos técnicos quanto à viabilidade, segurança e necessidade, deverão ser planejados e equipados com cadeiras para

acomodação segura de crianças de até 12 (doze) anos de idade incompletos, à razão de 2 (dois) assentos por veículo. (NR)

§ 2º O Poder Concedente fica obrigado a abrir linha de crédito especial, com taxas de juros diferenciadas, para as empresas de transporte interestadual de passageiros adquirirem novos veículos. (NR)”

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto visa obrigar as empresas concessionárias de transporte interestadual de passageiros a disponibilizar gratuitamente à razão de 5% do total de poltronas do veículo, cadeiras para acomodação segura de crianças de até 12 (doze) anos de idade incompletos.

A intenção do PL é nobre, principalmente porque visa a segurança de nossas crianças. Ocorre que, se a idéia for para cadeiras especiais, do tipo das que são utilizadas nos automóveis, nos bancos traseiros, há problemas de ordem técnica que inviabilizam seu uso, como a incompatibilidade entre as dimensões daquelas cadeiras com os espaços disponíveis nos ônibus e, principalmente, acerca da fixação das cadeiras junto aos assentos dos ônibus. Daí ser necessária a realização de estudo técnico acerca da viabilidade, segurança e da real necessidade de utilização dessas cadeiras nos ônibus.

A proposta, da maneira como apresentada, em vez de aumentar a segurança para as crianças, ao contrário, trará para os usuários mais dificuldades e insegurança, quando tiverem que realizar a instalação e manuseio dessas cadeiras.

A presente emenda modificativa vem no sentido de obrigar as empresas encarregadoras de ônibus a produzirem primeiro um estudo técnico quanto a viabilidade, segurança e necessidade, a fim de adequar os novos ônibus utilizados no transporte interestadual de passageiros para que os assentos venham equipados com cadeiras para acomodação de crianças com a segurança que se necessita e espera, para, somente depois, incumbir as empresas de transporte interestadual de passageiros a adequarem as suas frotas.

Sala das Sessões, em 01 de junho de 2011.

Deputado ANDERSON FERREIRA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em apreciação acrescenta um parágrafo ao art. 3º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que “dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e dá outras providências”. Este novo parágrafo obriga as

empresas concessionária de qualquer modalidade do serviço de transporte interestadual de passageiros a disponibilizarem, gratuitamente, cinco por cento das cadeiras para acomodação segura de crianças de até doze anos de idade incompletos.

O Autor justifica a relevância da proposta pelo fato de a lei citada determinar a reserva de assentos identificados para idosos, gestantes, lactantes, portadores de deficiência e pessoas com crianças de colo. Considera a medida insuficiente, uma vez que as crianças necessitam de assentos apropriados que garantam sua segurança. Esclarece que adota a definição de criança do Estatuto da Criança e do Adolescente.

Foram apresentadas emendas no prazo regimental, ambas de autoria do Deputado Anderson Ferreira. A emenda modificativa nº 1 acrescenta § 2º ao texto do projeto, determinando que a União suporte os custos de aquisição das cadeiras especiais para crianças. A justificativa é a de que esta seria uma forma de preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos entre a Administração Pública e as empresas particulares.

A emenda modificativa nº 2 preconiza a realização de estudos técnicos quanto à viabilidade, segurança e necessidade para planejar e equipar com cadeiras para acomodação segura das crianças até doze anos, sendo dois assentos por veículo. Acrescenta o § 2º que determina que o Poder Concedente abra linha de crédito especial, com taxas de juros diferenciadas, para as empresas adquirirem novos veículos.

As Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania devem manifestar-se a seguir.

II – VOTO DO RELATOR

O projeto em tela objetiva modificar a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que visa a garantir tratamento prioritário às pessoas portadoras de deficiência, aos idosos, às gestantes, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo. Essa lei não tem como objeto a segurança no transporte. Dentre as medidas que adota, destaca-se o disposto no art. 3º, que determina a obrigação de as empresas de transporte coletivo reservarem assentos devidamente identificados para idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência ou acompanhadas por crianças de colo. Apesar do gesto louvável, o Autor do projeto em análise busca atingir objetivo de segurança no transporte de crianças modificando uma lei que trata de tema diverso - benefícios genéricos para

determinados grupos da população. O texto da lei original não inclui todas as crianças, refere-se tão somente a crianças de colo.

Guardam maior afinidade com a proposta os termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que determina, no art. 64, que “as crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN”, (Conselho Nacional de Trânsito). Também indica 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” (art. 65).

O CTB estabelece no art. 168 penalidades para transporte de crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Desta maneira, a regulamentação que detalha procedimentos de segurança no transporte de crianças foi remetida para a esfera de atuação do CONTRAN. Logo, ela não deve constituir matéria de lei e conseqüentemente, não cabe a apresentação de um projeto de lei neste sentido. Uma indicação ao Executivo seria a proposição legislativa mais adequada no caso de se identificar necessidade de algum tipo de modificação.

Vale realçar ainda que o CTB faz referência à idade de 10 anos enquanto o Autor utiliza a idade de 12 anos em seu projeto, justificando que adota a definição de criança estabelecida no Estatuto da Criança e do Adolescente. Aqui, mais uma vez observa-se que as boas intenções estão em choque com parâmetros técnicos, que nada têm a ver com definições de outras esferas.

Toda a literatura que aborda a segurança no transporte de crianças usa a idade de dez anos como parâmetro para seleção de medidas a adotar (como o cinto de segurança), não porque a lei acolhe determinada definição de “criança”, mas com base em dados físicos como peso, altura e idade, para cálculos que orientam a preconizar a ação protetora mais adequada. Logo, consideramos inadequado lançar mão de definições da esfera do direito para equacionar um problema técnico de segurança no trânsito. Encontram-nos diante de um conflito, a nosso ver, incontornável.

Por exemplo, após os 10 anos considera-se que crianças

podem fazer uso do cinto de segurança regular. Assim, é desnecessária a cadeira especial para crianças mais velhas. Além disso, para menores de 10 anos as medidas recomendadas não são assentos especiais, são outras - cadeirinhas especiais e dispositivos que elevam as crianças. Nenhuma recomendação técnica determina a adoção de uma cadeira para crianças até doze anos. Em geral, a utilização de dispositivos de retenção para crianças é preconizada segundo sua situação específica. A novidade introduzida pelo Projeto de Lei nº 4.270, de 2008 carece do devido respaldo de dados técnicos. Questiona-se ainda a origem do percentual de cinco por cento, proposto para assentos para crianças. Assim, estamos diante de um projeto para constituir uma lei de caráter eminentemente técnico, o que está em desacordo com a vocação primária das leis.

É preciso considerar que o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – vem cumprindo com suas obrigações na regulamentação relacionada à segurança no transporte de crianças. Foi responsável pela Resolução nº 277, de 2008, que “dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos” e que revogou a Resolução Contran nº 15, de 1998. O §1º, do art.1º, da Resolução nº 277, de 2008 estabelece que

dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

O § 3º do mesmo artigo indica que as exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

A resolução trata de excluir explicitamente os veículos de transporte coletivo, que são objeto do projeto em análise. Isso não se deu por acaso, principalmente porque a elaboração da resolução contou com a participação do Ministério da Saúde e de sua Secretaria de Vigilância em Saúde (Área Técnica de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes). Salientamos ainda que a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego tem colaborado ativamente na edição

de normas sobre a “Segurança no Transporte Veicular de Crianças”.

Esta resolução foi modificada pela Resolução nº 352 de 2010, que determina, a partir de 1.º de setembro de 2010, que órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito fiscalizem o uso obrigatório do sistema de retenção no transporte de crianças ou equivalente.

Diante destas considerações, opinamos pela rejeição do projeto ora apreciado. Desta forma, em virtude de disposições regimentais, consideramos prejudicadas as emendas propostas.

Assim, o voto é pela rejeição do Projeto de Lei n.º 4.270, de 2008, e pela prejudicialidade das emendas de número 1 e 2.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2012.

Deputado ROGÉRIO CARVALHO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.270/2008 e as emendas apresentadas na Comissão, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Rogério Carvalho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Dr. Rosinha - Presidente, Geraldo Resende, Antonio Brito e Rogério Carvalho - Vice-Presidentes, Alexandre Roso, André Zacharow, Benedita da Silva, Carmen Zanotto, Chico das Verduras, Colbert Martins, Dr. Paulo César, Eduardo Barbosa, Eleuses Paiva, Fernando Marroni, Francisco Floriano, Jandira Feghali, Jhonatan de Jesus, João Ananias, José Linhares, Lauriete, Manato, Mandetta, Mara Gabrielli, Marcus Pestana, Nazareno Fonteles, Nilda Gondim, Osmar Terra, Padre João, Rosane Ferreira, Toninho Pinheiro, Bruna Furlan, Cida Borghetti, Danilo Forte, Gorete Pereira, Paulo Rubem Santiago e Walney Rocha.

Sala da Comissão, em 24 de abril de 2013.

Deputado DR. ROSINHA
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Chega para exame desta Comissão de Viação e Transportes, o projeto de lei em epígrafe, o qual altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que *“Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências”*.

As pessoas de que trata a Ementa da refida Lei, conforme dicção do art. 1º, são as portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a sessenta anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo. Assim, o presente projeto de Lei pretende a alteração da Lei para obrigar as concessionárias do serviço de transporte interestadual de passageiros, de qualquer modalidade, a ofertarem, gratuitamente, cadeiras para acomodação segura de crianças de até doze anos de idade incompletos à razão de 5% do total de assentos do veículo.

O autor justifica sua proposição, como meio de prover maior segurança às crianças, considerando a vulnerabilidade delas nos acidentes de trânsito.

Tramitando em rito ordinário, a proposta foi distribuída para apreciação conclusiva das Comissões de Seguridade Social e Família, de Viação e Transportes, e de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo, quanto à juridicidade ou constitucionalidade. No âmbito da CSSF, recebeu duas emendas, que foram rejeitadas, juntamente com o PL.

Nesta Comissão de Viação e Transportes, não foram apresentadas emendas ao PL.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Sem demérito à preocupação do Autor com o transporte seguro das crianças, passamos a analisar o Projeto de Lei nº 4.270, de 2008, no qual o Autor, Deputado Sandes Júnior, altera a Lei nº 10.048, de 2000, para obrigar as concessionárias do serviço de transporte interestadual de passageiros, de qualquer modalidade, a ofertarem gratuitamente, cadeiras para acomodação segura

de crianças de até doze anos incompletos à razão de 5% do total de assentos do veículo.

A primeira questão que se coloca diz respeito ao teor da medida. O que viria a ser acomodação segura de crianças nos veículos de transporte aéreo, aquático e terrestre?

Para discutir o assunto, impõe-se a observação das particularidades de cada modal, quanto à velocidade de deslocamento, massa veicular, distâncias percorridas e em relação ao tipo de cadeira a ser ofertada e sua ancoragem.

O transporte aéreo é regulado por normas internacionais, que priorizam a segurança de todos os passageiros. Em geral, a criança com menos de dois anos de idade pode viajar no colo de um adulto, sendo obrigada a aquisição de bilhete próprio a partir de dois anos completos.

Importante salientar que a Agência Nacional de Aviação Civil editou, no dia 11 de julho de 2013, a Resolução nº 280, que *“Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências”*, com vigência prevista para 12 de janeiro de 2014. Em relação ao atendimento de crianças de colo, a resolução aduz o seguinte:

“Art. 31. O operador aéreo brasileiro deve disponibilizar:

I - sistema de contenção para criança de colo ou permitir que o responsável pela criança o forneça, desde que em conformidade com os requisitos técnicos do parágrafo 121.311(b) do RBAC nº 121, intitulado ‘Requisitos Operacionais: Operações Domésticas, de Bandeira e Suplementares’;”

Assim, as crianças a partir de dois anos de idade são transportadas apenas com o cinto subabdominal, comuns a todos os passageiros.

Considerando a massa e velocidade elevadas das aeronaves, a exigência do cinto de segurança protege o passageiro contra a aceleração da decolagem, a desaceleração da aterrissagem e das possíveis turbulências do voo,

mas não têm efeito nos casos de acidentes, tendo vista a alta sinistralidade do modal.

O transporte aquático interestadual contempla o deslocamento fluvial, com linhas regulares na região Norte do Brasil e eventuais viagens marítimas, de caráter turístico. Nesse modal, as velocidades são regulares e menos elevadas e dadas às dimensões das embarcações, pode-se viajar com mais estabilidade. Em relação à segurança, o item mais importante é o colete. Dadas suas peculiaridades, ponderamos ser muito difícil aplicar a medida, considerando a grande extensão das rotas fluviais, que implicam em viagens com duração superior a 24 horas, nas quais os passageiros utilizam redes para dormir. Os navios de cruzeiro fogem da medida, tendo em vista a particularidade de serem veículos enormes, que oferecem larga estabilidade em suas viagens.

O transporte ferroviário de passageiros de longo curso praticamente não existe no País, à exceção do trecho de 892 km entre Paraupébas – PA e São Luís – MA, cuja velocidade média é de 80 km/h, e o trecho de 664 km entre Belo Horizonte – MG e Vitória – ES, ambos operados pela Companhia Vale do Rio Doce. Considerando a via exclusiva e a velocidade de nível médio, os riscos de acidentes são inferiores aos de outros modais.

Em relação ao transporte rodoviário, os ônibus são fabricados, desde 1999, com cintos de segurança, em conformidade com os arts. 65 e 167 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e da Resolução nº 14, de 1998, do CONTRAN, cujo parágrafo único do art. 6º possibilita o cinto de segurança do tipo subabdominal para os passageiros.

Ressalte-se que os três tipos de retentores para acomodação de crianças nos bancos traseiros dos veículos particulares, previstos na Resolução nº 277, de 2008, do CONTRAN, não estão certificados para ônibus, conforme aduz o § 3º do art. 1º dessa norma. Trata-se do bebê conforto, para crianças com até um ano de idade, cadeirinha, para crianças na faixa etária superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos e o assento de elevação, para aquelas com idade acima de quatro e abaixo ou igual a sete anos e meio. As crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos deverão utilizar o cinto de segurança do veículo.

Observe-se que a linha de corte da presente proposta é de doze anos incompletos, enquanto a do CTB é de dez anos.

O assento de elevação deve ser fixado no veículo mediante o cinto de segurança de três pontos. Caso o PL fosse aprovado, as fábricas teriam de rever projetos, linhas de montagem e realizar testes exaustivos, de novos modelos, com carroçarias compatíveis à ancoragem dos dispositivos que viessem a ser projetados para utilização em ônibus, o que demandaria alguns anos. Por isso, o projeto jamais poderia vigorar a partir da data de sua publicação.

Embora o projeto proponha a aplicação da medida em cinco por cento das cadeiras, que corresponde a três assentos do total de quarenta e oito, ficaria impossível prever uma configuração mais barata, com assentos próximos, tendo em vista que as crianças têm que sentar perto dos pais.

Em caso de acidentes, as empresas poderiam ficar a mercê de ações judiciais de responsabilidade civil, das famílias que viessem a perder crianças que não tivessem sido acomodadas em um desses três assentos.

Do ponto de vista operacional, as empresas teriam que prover nove tipos de retentores, para cobrir as combinações possíveis de venda, tendo que destinar parte do espaço da bagagem para acomodá-los, nas situações de comercialização diferenciada por trechos da linha.

Os custos adicionais de todas essas providências seriam então repassados aos usuários, na forma do aumento do valor dos bilhetes.

Diante da imensidão do Brasil, com linhas de trajetos extensos, seria improvável manter crianças nessas cadeiras, sobretudo na hora do sono. Assim, os condutores, que são responsáveis pelo cumprimento da lei no interior dos ônibus, ficariam sujeitos a multas e respectiva pontuação, ensejando mais prejuízo às empresas de viação.

Ademais, ao ter que acomodar a criança de colo em assento próprio, os pais terão que assumir custos adicionais. Em geral, as companhias de aviação cobram 25% do valor do bilhete para crianças de até dois anos de idade incompletos, que viajam no colo de adultos, e 75% para crianças entre dois e doze anos, que devem ocupar assentos próprios. Nos ônibus, permite-se que crianças de até cinco anos sejam conduzidas de graça, em colo de adulto, vide o inciso XVII do

art. 29 do Decreto nº 2.521, de 1998, que dispõe sobre o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Diante de todo o exposto, ao ponderarmos a relação custo benefício da medida, concluímos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 4.270, de 2008.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado HUGO LEAL
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.270/2008, nos termos do parecer do relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Milton Monti, Paulo Pimenta, Vanderlei Macris, Washington Reis, Zeca Dirceu, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Carlos Alberto Leréia, César Halum, Leopoldo Meyer, Mauro Mariani, Paulo Freire, Renzo Braz, Ricardo Izar e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 25 de setembro de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
