

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.270, DE 2008

Dispõe sobre acomodação segura de crianças no transporte interestadual de passageiros.

Autor: Deputado SANDES JÚNIOR

Relator: Deputado HUGO LEAL

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 referida 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 Paraúpebas – 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