



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.401-B, DE 2009 **(Do Sr. Professor Victorio Galli)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infração relacionada ao transporte de criança em motocicleta; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, do de nº 7992/2010, apensado, e da emenda apresentada na Comissão, com substitutivo (relator: DEP. DIEGO ANDRADE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, do de nº 7992/2010, apensado, da emenda e do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR).

DESPACHO:

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Projeto apensado: 7992/10
- III - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Emenda apresentada
 - Parecer do relator

- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º substitutivo oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 3º substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS

6401/2009
PROJETO DE LEI Nº , DE 2009
 (Do Sr. Professor Victorio Galli)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infração relacionada ao transporte de criança em motocicleta

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 244 Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor;

V – transportando criança menor de onze anos de idade ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança; (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prima pelo zelo com a segurança, numa tentativa de reverter os índices alarmantes de acidentes de trânsito registrados no Brasil. Nesse intuito, procura estabelecer uma estrutura de infrações e correspondentes penalidades com a finalidade inibir atitudes consideradas perigosas. Um exemplo disso é o cuidado que o CTB dedica ao transporte de crianças, como no caso do art. 64, cujo texto determina que o transporte de menores com idade inferior a dez anos seja feito no banco traseiro dos automóveis, ressalvadas exceções regulamentadas pelo CONTRAN. As



2782 (AG03/03)



normas também prevêm a utilização de cadeiras ou assentos especiais que permitam a utilização dos cintos de segurança ou mecanismos de retenção específico para os pequenos.

Acreditamos, entretanto, que as medidas previstas para o transporte de crianças em motocicletas, motonetas e ciclomotores deixam a desejar, devendo ser aperfeiçoadas. A esse respeito, o art. 244 considera infração gravíssima, punível com multa e suspensão do direito de dirigir, e sujeita ao recolhimento do documento de habilitação, os atos de conduzir qualquer desses veículos sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN ou de transportar criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança, entre outros.

Ora, vemos aí dois problemas. Em primeiro lugar, uma criança de sete ou oito anos é ainda muito pequena para ter o reflexo necessário em manobras bruscas que podem ser comuns no trânsito. Além disso, não é fácil, nem barato, encontrar no mercado capacetes adequados às crianças pequenas, o que leva alguns pais a abusarem da sorte, transportando seus filhos sem esse equipamento.

Infelizmente, ideias como "comigo não vai acontecer nada", "eu sou cuidadoso", "só vou daqui até ali, não tem perigo", aliadas à falta de fiscalização adequada por parte dos órgãos de trânsito, têm sido responsáveis por tragédias inenarráveis. Foi o que aconteceu em Cailândia, cidade satélite de Brasília, quando um tio decidiu levar o sobrinho de onze anos para um passeio de motocicleta. Durante o percurso, bem perto de onde moravam, um ônibus acelerou repentinamente, obrigando o condutor da moto a uma manobra rápida, o que levou o menino a se desequilibrar e cair, batendo com a cabeça na lateral do ônibus. O acidente resultou na morte do garoto. Se ele, aos onze anos, não teve condições de reagir ao movimento súbito da motocicleta, quanto mais uma criança menor!

A presente proposição intenta elevar de sete para onze anos a idade mínima admissível para o transporte de crianças em motocicletas, motonetas e ciclomotores. Com essa medida, espera-se reduzir o número de acidentes, particularmente quedas decorrentes da perda de equilíbrio ou da falta de reflexo em caso de manobra repentina. Também será mais fácil encontrar capacetes no tamanho adequado. Sabemos que índices de segurança mais



FB4F136E15

2062 (ACDA/3)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

aceitáveis somente serão alcançados com um maior rigor na fiscalização, mas esperamos, com essa pequena modificação no CTB, contribuir para esse objetivo.

Sala das Sessões, em de de 2009.

Deputado Professor **Victorio Galli**

2009_15003

1



FB4F1B6E15

2002 0430003

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. 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.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; [*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009*](#)

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. (Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

- a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;
- b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;
- c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.992, DE 2010 (Do Sr. Júlio Delgado)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a idade mínima para a condução de crianças em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6401/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

.....

V – transportando criança menor de dez anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir; (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece, em seu art. 64, que as crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN. Complementando e reforçando esse dispositivo, o art. 168 tipifica a seguinte infração:

Art. 168. Transportar 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.

No que tange às exceções, mencionadas no art. 64, a Resolução nº 277, de 1998, do CONTRAN, assim se posiciona:

Art. 2º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.

Parágrafo único. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade poderá ser realizado neste banco, utilizando-se sempre o dispositivo de retenção adequado ao peso e altura da criança.

Com relação ao transporte de crianças em motocicletas e veículos similares, encontramos apenas a seguinte infração relacionada:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

.....

V – transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação;

.....

A análise dos dispositivos citados mostra que há uma incoerência no texto do CTB. Se o banco dianteiro de um automóvel não é considerado seguro suficiente para uma criança com idade inferior a dez anos, por que a garupa de uma motocicleta o seria?

Sabemos que a idade limite, no caso dos automóveis, é definida em função da altura e do peso da criança, tendo em conta a utilização segura do cinto de segurança e do *airbag*. As pesquisas de segurança veicular também apontam que o banco traseiro é mais seguro para as crianças em virtude do fato de as colisões frontais serem mais frequentes e, via de regra, mais graves que outros tipos de acidentes.

Ora, por mais inseguro que o banco dianteiro de um automóvel possa ser, ainda nos parece bem melhor que a garupa de uma moto. Sentada ali, uma criança pequena só pode contar consigo mesma para se proteger na eventualidade de uma manobra brusca. Terá ela força muscular e agilidade suficiente para evitar uma queda? Em caso de acidente, sendo a motocicleta abalroada por outro veículo, qual o mecanismo que protegeria o corpo frágil da criança?

Assim, entendemos que, por questão de coerência, a idade mínima para o transporte de criança em motocicletas, motonetas e ciclomotores deve ser dez anos, equiparando-se com a exigência feita para o transporte de menores nos bancos dianteiros de automóveis.

Diante dessas ponderações, apelo para meus nobres Pares, no sentido da rápida tramitação e aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 08 de dezembro de 2010.

Deputado Júlio Delgado

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

.....

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

.....

**CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES**

.....

Art. 168. Transportar 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.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009](#))

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. ([Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009](#))

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002](#))

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

RESOLUÇÃO Nº 277, DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:

Art. 2º O transporte de criança com idade inferior a dez anos poderá ser realizado no banco dianteiro do veículo, com o uso do dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura, nas seguintes situações: (Redação dada pelo(a) Deliberação 100/2010/CONTRAN/MCD)

I - quando o veículo for dotado exclusivamente deste banco; (Acrescentado(a) pelo(a) Deliberação 100/2010/CONTRAN/MCD)

II - quando a quantidade de crianças com esta idade exceder a lotação do banco traseiro; (Acrescentado(a) pelo(a) Deliberação 100/2010/CONTRAN/MCD)

III - quando o veículo for dotado originalmente (fabricado) de cintos de segurança subabdominais (dois pontos) nos bancos traseiros. (Acrescentado(a) pelo(a) Deliberação 100/2010/CONTRAN/MCD)

Parágrafo único. Excepcionalmente, as crianças com idade superior a quatro anos e inferior a sete anos e meio poderão ser transportadas utilizando cinto de segurança de dois pontos sem o dispositivo denominado 'assento de elevação', nos bancos traseiros, quando o veículo for dotado originalmente destes cintos. (Redação dada pelo(a) Deliberação 100/2010/CONTRAN/MCD)

Art. 3º. Nos veículos equipados com dispositivo suplementar de retenção (airbag), para o passageiro do banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade neste banco, conforme disposto no Artigo 2º e seu parágrafo, poderá ser realizado desde que utilizado o dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura e observados os seguintes requisitos:

I - É vedado o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, em dispositivo de retenção posicionado em sentido contrário ao da marcha do veículo.

II - É permitido o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, em dispositivo de retenção posicionado no sentido de marcha do veículo, desde que não possua bandeja, ou acessório equivalente, incorporado ao dispositivo de retenção;

III - A partir de 1º de setembro de 2010, os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito fiscalizarão o uso obrigatório do sistema de retenção para o transporte de crianças ou equivalente. (Redação dada pelo(a) Deliberação 95/2010/CONTRAN/MCD)

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 1/2011

Art. 1º Dê-se ao art. 1º do projeto a seguinte redação:

O art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

.....

V – transportando criança menor de dez anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança;

VI – sem utilizar colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro, quando transportar menor de quinze anos:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir;

.....” (NR)

Art. 2º Acrescente-se o seguinte artigo ao projeto:

O art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

IV – estar vestido com colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de dispositivos retrorefletivos e alças laterais para apoio do passageiro, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

V – fornecer capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Concordamos plenamente com a medida proposta no Projeto de Lei nº 7.992, de 2010, qual seja, alterar de sete para dez anos a idade mínima para que uma criança possa ser transportada na garupa de motocicletas e veículos similares.

Com a presente emenda, pretendemos aprimorar a iniciativa, no sentido de ampliar a segurança dos passageiros desses veículos. A primeira alteração que propomos, também por meio de alteração no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, assim como no projeto original, é a obrigatoriedade de que o condutor utilize colete de segurança, fabricado em material resistente, dotado de alças para apoio do passageiro, quando este tiver menos de quinze anos de idade.

Por outro lado, por meio de alteração à Lei nº 12.009, de 2009, que regulamenta o exercício da atividade de mototaxista, buscamos incluir a obrigatoriedade de fabricação do colete do condutor em material resistente e com alças para apoio do passageiro, bem como estabelecemos o fornecimento de touca higiênica descartável, essencial para garantir a higiene necessária na prestação do serviço.

Sala da Comissão, em 8 de junho de 2011.

Deputada MARINHA RAUPP

I – RELATÓRIO

Em rito de tramitação ordinária, chega para apreciação conclusiva desta Comissão de Viação e Transportes – CVT, o projeto de lei em epígrafe, que altera o inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, de criação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, ampliando de sete para onze anos, a idade mínima para a criança ser transportada em motocicleta, motoneta ou ciclomotor.

A essa proposta foi anexado o PL nº 7.992, de 2010, de autoria do Deputado Júlio Delgado, que estabelece a idade mínima de dez anos para o transporte de crianças nos veículos citados.

No prazo regimental, foi apresentada pela Deputada Marinha Raupp uma emenda ao apenso, que altera o inciso V do art. 244 do CTB, ao propor dez anos como idade mínima para a criança ser transportada em veículos automotores de duas rodas e acrescenta inciso ao mesmo artigo tipificando nova infração, classificada como gravíssima e caracterizada pelo transporte de menor de quinze anos sem estar o condutor usando colete de segurança feito de material resistente, o qual deve dispor de alças laterais para apoio do passageiro.

A emenda ainda altera o inciso IV do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do moto taxista e do motoboy, estatuinto duas exigências para os exercícios dessas atividades, quais sejam: o uso de colete de segurança confeccionado em material resistente, dotado de dispositivos retro refletivos e de alças laterais para apoio de passageiro menor de quinze anos, nos termos da regulamentação do CONTRAN; e o fornecimento de capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial.

As propostas pretendem aperfeiçoar o CTB, promovendo maior segurança para o passageiro transportado em veículos de duas rodas motorizados, seja a criança, o adolescente ou o adulto usuário de mototáxi.

Após a análise da CVT, as propostas seguirão para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, cujos exames sobre constitucionalidade ou juridicidade serão terminativos.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Código de Trânsito em vigor no Brasil proíbe o transporte de criança menor de sete anos ou que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança na garupa de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Desse modo, o texto divulga a tese de que a criança com idade igual ou superior a sete anos teria condições de se proteger enquanto passageira dos veículos citados. Tal assertiva mostra-se questionável. Os profissionais envolvidos com os cuidados da infância revelam que, aos sete anos, a criança ainda não se desenvolveu física e psicologicamente para assegurar sua integridade como passageiro de veículo motorizado de duas rodas. Além de não ter condições motoras de força e equilíbrio, nem envergadura para abraçar o condutor, a criança não consegue avaliar as situações de perigo real, distraíndo-se com facilidade. O fato de se deslocar com o pai, visto como super-herói, ou outro parente, imprime-lhe a sensação de proteção, pelo que pode soltar-se momentaneamente para apontar visuais estimulantes ou se entreter com propagandas, exercendo a capacidade recém-adquirida da leitura.

As situações de acidentes de trânsito revelam toda sua vulnerabilidade, ensejando óbitos previsíveis, sobretudo pelo fato da criança ser transportada sem capacete ou outra peça de vestimenta de proteção.

Para promover a segurança completa da criança e do adolescente, a proibição deveria apontar como idade de corte aquela na qual a maturidade óssea estivesse completa, o que em média ocorre aos dezesseis anos para meninas e dezoito anos para meninos. No entanto, tal posição lançaria boa parte da população brasileira na ilegalidade, considerando o forte incremento da frota em circulação de veículos motorizados de duas rodas no País e sua utilização como transporte no dia a dia de milhares de famílias brasileiras.

Procurando um meio termo, ponderamos conservar a idade de sete anos prevista no CTB para a criança ser transportada nos veículos motorizados de duas rodas em destaque, desde que passe a usar indumentária própria à sua segurança, na forma de bota, colete e capacete apropriados e devidamente certificados pelo INMETRO.

Ainda motivado pela segurança do passageiro menor de idade, acatamos parte das ideias da Deputada Marinha Raupp, apresentada neste Órgão Técnico, por meio da Emenda nº 1, de 2011, ao apenso, PL nº 7.992/10. A primeira imposição refere-se ao condutor dos veículos em foco, particulares e da frota de

mototáxis, de usar colete com alças confeccionado em material resistente, para atender o público infanto-juvenil de até quinze anos. Elevamos em um ano a idade limite, considerando a média da maturidade óssea das meninas. Outra imposição da emenda diz respeito à obrigação do mototaxista de ofertar capacete com touca higiênica descartável e proteção facial, considerando a prevenção da disseminação de piolhos e da contaminação por doenças virais do aparelho respiratório. Tal posição acolhe normas vigentes em várias outros entes da federação, emanadas a partir da constatação de elevada incidência dos problemas sublinhados devida à utilização do serviço de mototáxi, oferecido sem os cuidados elementares de higiene.

Note-se que, para o acolhimento da Emenda, impõe-se corrigir equívoco de técnica legislativa, uma vez que o texto da Deputada Marinha Raupp acrescenta inciso VI ao art. 244, dispositivo que já existe na lei vigente. Correto seria colocar sua contribuição na forma do inciso X ao final do rol constante do art. 244.

Desse modo, somos FAVORÁVEIS ao PL nº 6.401, de 2009, e a seu apenso, PL nº 7.992, de 2010, assim como à Emenda nº 1/2011, na forma do Substitutivo ora apresentado.

Sala da Comissão, em 27 de maio de 2013.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.401, DE 2009 (E ao apenso PL nº 7.992, de 2010)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista, para dispor sobre o transporte de crianças e de outros passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista, para dispor sobre o transporte de crianças e de outros passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art 2º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

.....

V – transportando criança menor de sete anos, ou com idade entre sete e doze anos sem usar bota, colete e capacete, ou que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

.....

X – sem utilizar colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro, quando transportar menor de dezesseis anos.

.....” (NR)

Art 3º O art. 2º da Lei 12.009, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

IV – estar vestido com colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro e de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

V – fornecer capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 27 de maio de 2013.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator

1ª COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

I – RELATÓRIO

Em rito de tramitação ordinária, chega para apreciação conclusiva desta Comissão de Viação e Transportes – CVT, o projeto de lei em epígrafe, que altera o inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, de criação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, ampliando de sete para onze anos, a idade mínima para a criança ser transportada em motocicleta, motoneta ou ciclomotor.

A essa proposta foi anexado o PL nº 7.992, de 2010, de autoria do Deputado Júlio Delgado, que estabelece a idade mínima de dez anos para o transporte de crianças nos veículos citados.

No prazo regimental, foi apresentada pela Deputada Marinha Raupp uma emenda ao apenso, que altera o inciso V do art. 244 do CTB, ao propor dez anos como idade mínima para a criança ser transportada em veículos automotores de duas rodas e acrescenta inciso ao mesmo artigo tipificando nova infração, classificada como gravíssima e caracterizada pelo transporte de menor de quinze anos sem estar o condutor usando colete de segurança feito de material resistente, o qual deve dispor de alças laterais para apoio do passageiro.

A emenda ainda altera o inciso IV do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do moto taxista e do motoboy, estatuinto duas exigências para os exercícios dessas atividades, quais sejam: o uso de colete de segurança confeccionado em material resistente, dotado de dispositivos retro refletivos e de alças laterais para apoio de passageiro menor de quinze anos, nos termos da regulamentação do CONTRAN; e o fornecimento de capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial.

As propostas pretendem aperfeiçoar o CTB, promovendo maior segurança para o passageiro transportado em veículos de duas rodas motorizados, seja a criança, o adolescente ou o adulto usuário de mototáxi.

Após a análise da CVT, as propostas seguirão para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, cujos exames sobre constitucionalidade ou juridicidade serão terminativos.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Código de Trânsito em vigor no Brasil proíbe o transporte de criança menor de sete anos ou que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança na garupa de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Desse modo, o texto divulga a tese de que a criança com idade igual ou superior a sete anos teria condições de se proteger enquanto passageira dos veículos citados. Tal assertiva mostra-se questionável. Os profissionais envolvidos com os cuidados da infância revelam que, aos sete anos, a criança ainda não se desenvolveu física e psicologicamente para assegurar sua integridade como passageiro de veículo motorizado de duas rodas. Além de não ter condições motoras de força e equilíbrio, nem envergadura para abraçar o condutor, a criança não consegue avaliar as situações de perigo real, distraíndo-se com facilidade. O fato de se deslocar com o pai, visto como super-herói, ou outro parente, imprime-lhe a sensação de proteção, pelo que pode soltar-se momentaneamente para apontar visuais estimulantes ou se entreter com propagandas, exercendo a capacidade recém-adquirida da leitura.

As situações de acidentes de trânsito revelam toda sua vulnerabilidade, ensejando óbitos previsíveis, sobretudo pelo fato da criança ser transportada sem capacete ou outra peça de vestimenta de proteção.

Para promover a segurança completa da criança e do adolescente, a proibição deveria apontar como idade de corte aquela na qual a maturidade óssea estivesse completa, o que em média ocorre aos dezesseis anos para meninas e dezoito anos para meninos. No entanto, tal posição lançaria boa parte da população brasileira na ilegalidade, considerando o forte incremento da frota em circulação de veículos motorizados de duas rodas no País e sua utilização como transporte no dia a dia de milhares de famílias brasileiras.

Procurando um meio termo, ponderamos conservar a idade de sete anos prevista no CTB para a criança ser transportada nos veículos motorizados de duas rodas em destaque, desde que passe a usar indumentária própria à sua segurança, na forma de bota, colete e capacete apropriados e devidamente certificados pelo INMETRO.

Ainda motivado pela segurança do passageiro menor de idade, acatamos parte das ideias da Deputada Marinha Raupp, apresentada neste Órgão Técnico, por meio da Emenda nº 1, de 2011, ao apenso, PL nº 7.992/10. A primeira imposição refere-se ao condutor dos veículos em foco, particulares e da frota de

mototáxis, de usar colete com alças confeccionado em material resistente, para atender o público infanto-juvenil de até quinze anos. Elevamos em um ano a idade limite, considerando a média da maturidade óssea das meninas. Outra imposição da emenda diz respeito à obrigação do mototaxista de ofertar capacete com touca higiênica descartável e proteção facial, considerando a prevenção da disseminação de piolhos e da contaminação por doenças virais do aparelho respiratório. Tal posição acolhe normas vigentes em várias outros entes da federação, emanadas a partir da constatação de elevada incidência dos problemas sublinhados devida à utilização do serviço de mototáxi, oferecido sem os cuidados elementares de higiene.

Note-se que, para o acolhimento da Emenda, impõe-se corrigir equívoco de técnica legislativa, uma vez que o texto da Deputada Marinha Raupp acrescenta inciso VI ao art. 244, dispositivo que já existe na lei vigente. Correto seria colocar sua contribuição na forma do inciso X ao final do rol constante do art. 244.

Desse modo, sou favorável ao PL nº 6.401, de 2009, e a seu apenso, PL nº 7.992, de 2010, assim como à Emenda nº 1/2011, sendo que nesta data, em reunião ordinária desta comissão acolhendo o voto separado do Deputado HUGO LEAL, entrando em comum acordo conforme substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2013.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator

2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.401, DE 2009
(apenso PL nº 7.992, de 2010)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista, para dispor sobre o transporte de crianças e de outros passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista, para dispor sobre o transporte de crianças e de outros passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art 2º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

.....

V – transportando criança menor de onze, ou com idade entre onze e dezesseis anos sem usar bota, colete e capacete, ou que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

.....

X – sem utilizar colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro, quando transportar menor de dezesseis anos.

.....” (NR)

Art 3º O art. 2º da Lei 12.009, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

IV – estar vestido com colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro e de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

V – fornecer capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2013.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator

2ª COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Por erro material ocorrido na reunião ordinária realizada no dia 04 de setembro de 2013, quando foi aprovado o texto consensual, no qual inadvertidamente deixei de expressar na redação final apresentada neste Órgão Técnico as alterações sugeridas pelo deputado Hugo Leal, decidiu o Presidente da Comissão de Viação e Transportes, deputado Rodrigo Maia, acatar as reclamações apresentadas pelo Colega, para que constassem no texto as modificações aprovadas. Para correção das mudanças acolhidas, apresentamos novo Substitutivo, que altera o Art. 244, Inciso V, conforme as notas taquigráficas.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2013.

Deputado **DIEGO ANDRADE**
Relator

3º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.401, DE 2009

(E ao apenso PL nº 7.992, de 2010)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista, para dispor sobre o transporte de crianças e de outros passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista, para dispor sobre o transporte de crianças e de outros passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art 2º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

.....

V – transportando criança até onze anos, ou com idade entre doze e dezesseis anos sem usar bota, colete e capacete, ou

que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

.....

X – sem utilizar colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro, quando transportar menor de dezesseis anos.

.....” (NR)

Art 3º O art. 2º da Lei 12.009, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

IV – estar vestido com colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro e de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

V – fornecer capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2013.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.401/2009, a emenda apresentada na Comissão, e o PL 7.992/10, apensado, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, com complementação de voto, Deputado Diego Andrade. O Deputado Hugo Leal apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Milton Monti, Washington Reis, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Aureo, Carlos Alberto Leréia, César Halum, Edinho Bez, Paulo Freire, Renzo Braz e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista, para dispor sobre o transporte de crianças e de outros passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista, para dispor sobre o transporte de crianças e de outros passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art 2º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

.....

V - transportando criança até onze anos, ou com idade entre doze e dezesseis anos sem usar bota, colete e capacete, ou que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

.....

X - sem utilizar colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro, quando transportar menor de dezesseis anos.

.....” (NR)

Art 3º O art. 2º da Lei 12.009, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

IV - estar vestido com colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro e de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

V - fornecer capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

O PL nº 6.401, apresentado à Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, em 11/11/2009, pelo Deputado Professor Victorio Galli – PMDB/MT, em seu texto original, propõe a alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1907, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infração relacionada ao transporte de criança em motocicleta.

Ao PL nº 6.401/2009 foi apensado o PL nº 7.992/2010, do Deputado Júlio Delgado (PSB/MG), que também altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, aumentando de sete para onze anos a idade mínima admissível para o transporte de criança em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

A presente proposta se encontra nesta Comissão de Viação e Transporte desde novembro de 2009. Ressalta-se que, além desta, a proposta tramitará ainda pela Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania.

Em junho de 2011 foi apresentada uma emenda, de autoria da Deputada Marinha Raupp, visando a alteração dos artigos 1º e 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Finalmente, em 27 de maio de 2013 foi apresentado Parecer do Senhor Relator, Deputado Diogo Andrade, propugnando pela aprovação do PL nº 6.401/2009 e do seu apenso, o PL nº 7.990/2010, acolhendo também a Emenda nº 1/2011, tudo na forma de um Substitutivo.

É o relatório.

II – VOTO EM SEPARADO

O parecer, com seu Substitutivo, de relatoria do Deputado Diego Andrade ao PL nº 6.401, de 2009, e de seu apenso, o PL nº 7.992, de 2010, nesta Comissão de Viação e Transporte – CVT, não deve ser aprovado.

As alterações propostas pelo Substitutivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, visa tipificar como infração gravíssima, sujeita a multa e suspensão do direito de dirigir, bem como a retenção do documento de habilitação, a condução em motocicleta, motoneta e ciclomotor, de criança menor de sete anos, ou com idade entre sete e doze anos sem usar bota, colete e capacete, ou que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN.

Além disso, considera também infração grave a hipótese do condutor de motocicleta, motoneta e ciclomotor que transportar menor de dezesseis anos, sem utilizar colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro. Neste caso, além da multa, o veículo deve ser apreendido até regularização.

O texto sugerido pelo Senhor Relator também modificou a Lei nº 12.009/2009, que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, bem como de “motoboy”, com o uso de motocicleta.

Independente da idade dos passageiros, o exercício da atividade de mototáxi passa a ser submetido a duas novas exigências: o condutor deverá estar vestido com colete de segurança, confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro e de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN; e, deverá fornecer capacete e touca higiênica

descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Como se percebe, a mudança que o substitutivo proposto pelo Relator pretende realizar visa dar conformação legal a uma situação de risco e insegurança real. Não será a exigência da utilização dos equipamentos de segurança que irá impedir as indesejáveis fatalidades infantis, ela, quando muito, poderá amenizar tão somente os efeitos concretos provocados pelos acidentes.

Não estamos discutindo apenas uma norma sujeita à vontade legislativa. Na verdade, estamos normatizando uma condição imposta pelas leis da física. Não é possível supor que uma criança em tenra idade, sem sua completa formação, tenha condições de se manter protegida diante da força do impacto de um acidente de motocicleta, motonetas e ciclomotores. Ora, se nem mesmo um adulto suporta este tipo de acidente, mesmo que devidamente equipado e protegido pelos diversos acessórios de segurança exigidos pela Lei e disponíveis no mercado, o que se dirá de uma criança, ou melhor, de um passageiro com menos de dezesseis anos.

Em que pese todo esforço desenvolvido para amenizar os traços deletérios desta proposição, os argumentos utilizados para fundamentar sua peça Relatório são contraditórios e, por isso mesmo, não devem prosperar.

O Senhor Relator começa por alertar que *“os profissionais envolvidos com os cuidados da infância revelam que, aos sete anos a criança ainda não se desenvolveu física e psicologicamente para assegurar sua integridade como passageiro de veículo motorizado de duas rodas. Além de não ter condições motoras de força e equilíbrio, nem envergadura para abraçar o condutor, a criança não consegue avaliar as situações de perigo real, distraíndo-se com facilidade. O fato de se deslocar com o pai, visto como super-herói, ou outro parente, imprime-lhe a sensação de proteção, pelo que pode soltar-se momentaneamente para apontar visuais estimulantes ou se entreter com propagandas, exercendo a capacidade recém-adquirida da leitura”*.

E, ainda: *“As situações de acidentes de trânsito revelam toda a sua vulnerabilidade, ensejando óbitos previsíveis, sobretudo pelo fato da criança ser transportada sem capacete ou outra peça de vestimenta de proteção”*.

E, segue para o mais importante: *“Para promover a segurança completa da criança e do adolescente, a proibição deveria apontar como idade de corte aquela na qual a maturidade óssea estivesse completa, o que em média ocorre aos dezesseis anos para meninas e dezoito anos para meninos”*.

A observação suprarreproduzida não difere daquela a que chegou a Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente, do Conselho Nacional de Trânsito, no Ministério das Cidades, ao analisar a idade adequada, de acordo com as características físicas (neurológicas e ortopédicas), e a fase de desenvolvimento em que pessoa saudável possui capacidade de reconhecer os riscos e a agilidade necessária para ser transportada nos veículos motorizados de duas rodas.

E é justamente considerando a evolução da frota de motocicletas no País, e os índices de mortalidade neste tipo de veículo e a faixa etária dos mortos, que moveu e motivou essa pesquisa e estudos.

No período de 1996 a 2010, dentro do total de mortalidades em acidentes com motocicletas, a faixa etária de 0 a 19 anos representou 15%. Esses dados estatísticos não especificam se os óbitos estão associados ao condutor ou passageiro. No entanto, considera-se que até a faixa de dezoito anos, legalmente, sejam passageiros da motocicleta.

O mesmo documento do Grupo Técnico da CTSMa menciona estudo elaborado pelo sociólogo Júlio Jacob, do Instituto Sangari, ***O Mapa da Violência no Brasil***, em que constatou em cada três acidentes de trânsito, com mortes, registradas pelo DENATRAN em 2010, um envolve motociclistas.

Conforme teor da Nota Técnica nº 02/2012/CTSMa/CONTRAN, gastos para o tratamento de pacientes internados por causas naturais, Mello Jorge e Koizumi (2007) demonstram que, mesmo com menor tempo de permanência nas instituições hospitalares, os pacientes que sofrem acidentes de trânsito são mais onerosos que os demais e apresentam maior taxa de mortalidade hospitalar. Os motociclistas foram as vítimas com o maior crescimento das taxas de mortalidade, passando de 0,5 óbitos por 100 mil habitantes em 1996 para 4,5 óbitos por 100 mil habitantes em 2008.

Na página 7 da mencionada Nota Técnica, em seu último parágrafo, lê-se: *“Os riscos do trânsito constituem um capítulo à parte na questão da segurança do entorno; a marcada predominância de mortes causadas por veículos a motor já levantou o automóvel a ser descrito como o predador natural da criança, e aí devemos considerar que a criança ou o jovem, transportados em motocicleta correm um risco bem maior, por falta de dispositivos de segurança mais efetivos. (...) e a criança ou o jovem, transportados em motocicleta correm um risco bem maior do que os transportados em automóvel, por vários fatores, citados anteriormente, e concluímos que não deve ser permitido que criança ou jovens até os 16 anos de idade sejam transportados em veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou*

sem carro lateral, até mesmo em respeito ao Estatuto da Criança e do Adolescente, que lhes assegura o direito a proteção à vida e à saúde”.

O Conselho Federal de Psicologia, por conseguinte, compreende que o transporte de crianças em motocicletas é atualmente inseguro e as tornam mais vulneráveis a traumas em acidentes envolvendo motocicleta, e entende viável a restrição de crianças como passageiras em motocicletas para menores de 16 anos de idade.

A Sociedade Brasileira de Ortopedia vai ainda mais adiante e com maior rigor, ao afirmar, categoricamente, que do ponto de vista orgânico, não se vê diferença quanto à susceptibilidade ao trauma entre as idades de 7 ou 11 anos.

Como aceitar, então o argumento do Senhor Relator, desprovido de qualquer embasamento técnico ou científico, de que a posição *“para promover a segurança completa da criança e do adolescente, a proibição deveria apontar como idade de corte aquela na qual a maturidade óssea estivesse completa, o que em média ocorre aos dezesseis anos para meninas e dezoito anos para meninos”*, mas que tal posição *“lançaria boa parte da população brasileira na ilegalidade, considerando o forte incremento da frota em circulação de veículos motorizados de duas rodas no País e sua utilização como transporte no dia a dia de milhares de famílias brasileiras”*. (grifamos)

Não podemos admitir uma justificativa econômica para imputar a insegurança às crianças e adolescentes mais desfavorecidas da população que fazem uso de veículo automotor de duas rodas e deixar, assim, de exigir do Poder Público a implementação de políticas públicas voltadas à melhoria e ampliação do sistema de transporte público.

Ainda que esta seja uma realidade, sobretudo no nordeste do País, não devemos colocar em segundo plano a segurança das crianças, visando o aumento do consumo das motocicletas, motonetas e ciclomotores, tampouco aceitar o meio termo proposto em seu Substitutivo, de conservar a idade de sete anos, contemplada pelo art. 244 do CTB, desde que a criança ou adolescente passem a usar indumentária própria à sua segurança, na forma de bota, colete e capacete apropriados e devidamente certificados pelo INMETRO.

Sequer esse argumento se mantém em cotejo com o primeiro, visto a mesma população, pretensamente incurso na ilegalidade por falta de condições financeiras, não teria como atender às exigências que adviriam da disposição legal, visto que essa indumentária e equipamentos arrolados são muito caros, e não superaria a dificuldade que motivou o Senhor Relator a preservar, no CTB, a idade

de proibição para conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor, transportando criança menor de sete anos de idade, e inadmitindo a elevação da proibição para doze ou dezesseis anos de idade.

Portanto, considera-se incoerente que o Código de Trânsito Brasileiro, no artigo 244, do Capítulo XV, permita o transporte de criança em motocicleta a partir da faixa etária de sete anos, assim como a proposta do PL de que seja permitido a partir de onze anos, vez que na motocicleta, quando da colisão ou queda, seus ocupantes, condutor e passageiro, sofrerão um impacto maior, pois não tem meios de proteção e contenção no veículo como no caso do automóvel. O crescimento da maturidade física não obedece a uma regra uniforme, não obstante, pode-se afirmar que um adolescente de dezesseis anos já tenha atingido a sua maturidade esquelética.

Em que pesem as considerações do Senhor Relator, a criança não tem compleição física para apoiar os pés nas pedaleiras, tampouco abraçar a cintura do condutor com força suficiente para se manter equilibrada e de forma segura no veículo, principalmente em manobras defensivas. Sequer há que se alegar que os equipamentos possam superar essa compleição física capaz de minimizar os traumas, muito menos a mortalidade, visto que a formação esquelética restará incompleta. Isso pode ser facilmente compreendido, vez que é sabido que o equipamento de maior segurança para o motociclista é o capacete que, conforme especificações, deve ser fabricado observando medidas padrão para diferentes diâmetros da cabeça dos usuários. Significa dizer, sem dificuldade para compreensão, que a criança em constante desenvolvimento precisaria de reiteradas confecções de capacetes, sempre atualizados de acordo com o diâmetro da cabeça, inadmitida folga que, se houver, aumenta em muito o risco de lesão ou até mesmo ser a causa dessa lesão, se houver envolvimento em colisão ou queda.

Ora, se estudos técnicos, com a participação de ortopedistas, pediatras, psicólogos, ABRAMET, entre outros, chegaram à conclusão que o processo de maturação esquelética, que se encerra com o fechamento epifisário, ocorre aos dezessete anos de idade, então sugerem, esses especialistas, que seja tipificado como infração o transporte de criança ou adolescente menor de dezesseis anos em motocicleta, motoneta ou ciclomotor.

Ressaltemos, por fim, que o substitutivo esta ampliando e legalizando a possibilidade de transporte infantil em motocicletas, motonetas e ciclomotores, mesmo que, para isto, exponha ao perigo concreto de acidente as nossas crianças. Assim, pensamos numa proposta intermediária, que se não alcança a condição ideal recomendada por todos os segmentos especializados, evolui em relação a presente

redação do Código de Trânsito Brasileiro e, sobretudo, em cotejo com as proposições em tela e o Substitutivo do Senhor Relator.

Diante do exposto, utilizo-me da faculdade assegurada regimentalmente para expender minha opinião, divergente do Relator, e apresentar Voto em Separado pelas razões técnicas e empíricas suprarreproduzidas e, no mérito, pela REJEIÇÃO do Substitutivo do Relator e pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei n.º 6.401/2009 e, do seu apenso, PL n.º 7.992/2010, na forma do Substitutivo que ora apresento nesta Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2013.

Deputado **Hugo Leal**
PSC/RJ

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.401, DE 2009
(e ao apenso, PL n.º 7.992/2010)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infração relacionada ao transporte de criança em motocicleta.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º O inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor:

.....

V – transportando criança menor de doze anos de idade ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança;

.....” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2013.

Deputado **Hugo Leal**
PSC/RJ

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende alterar o inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, de criação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, ampliando de sete para onze anos, a idade mínima para a criança ser transportada em motocicleta, motoneta ou ciclomotor.

A essa proposição foi anexado o PL nº 7.992, de 2010, de autoria do Deputado Júlio Delgado, que estabelece a idade mínima de dez anos para o transporte de crianças nos veículos citados.

No prazo regimental, foi apresentada, na Comissão de Viação e Transportes, emenda pela Deputada Marinha Raupp, que altera o inciso V do art. 244 do CTB, ao propor dez anos como idade mínima para a criança ser transportada em veículos automotores de duas rodas e acrescenta inciso ao mesmo artigo tipificando nova infração, classificada como gravíssima e caracterizada pelo transporte de menor de quinze anos sem estar o condutor usando colete de segurança feito de material resistente, o qual deve dispor de alças laterais para apoio do passageiro.

A emenda altera ainda o inciso IV do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que trata do mototaxista e do motoboy, estatuidando duas exigências para os exercícios dessas atividades, quais sejam: o uso de colete de segurança confeccionado em material resistente, dotado de dispositivos retro refletivos e de alças laterais para apoio de passageiro menor de quinze anos, nos termos da regulamentação do CONTRAN; e o fornecimento de capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial.

As proposições em análise pretendem aperfeiçoar o CTB, promovendo maior segurança para o passageiro transportado em veículos de duas rodas motorizados, seja a criança, o adolescente ou o adulto usuário de mototáxi.

Na Comissão de Viação e Transportes – CVT, os projetos e a emenda foram aprovados, na forma de substitutivo, que também acatou alterações sugeridas pelo Voto em Separado do Deputado Hugo Leal. O substitutivo altera o inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, ampliando de sete para onze anos a idade mínima para a criança ser transportada em motocicleta, motoneta ou ciclomotor; e estabelece a proibição de transportar menor entre doze e dezesseis

anos sem usar bota, colete e capacete, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN.

Introduz novo inciso X ao mesmo artigo para configurar infração grave conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor “sem utilizar colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro, quando transportar menor de dezesseis anos”.

Por fim, modifica o art. 2º da Lei 12.009, de 2009, para estabelecer como condição do exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta:

“IV – estar vestido com colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro e de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

V – fornecer capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial, nos termos da regulamentação do CONTRAN.”

As proposições, sujeitas à apreciação conclusiva pelas comissões, tramitam de forma ordinária. Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

As proposições em exame observam os requisitos constitucionais relativos à competência legislativa da União, às atribuições do Congresso Nacional e à iniciativa parlamentar concorrente, nada havendo a obstar ao prosseguimento da matéria, no que concerne à sua constitucionalidade formal.

Igualmente constatamos que as proposições em comento não contrariam princípios ou regras constitucionais nem os princípios gerais do Direito.

A técnica legislativa e a redação empregadas estão adequadas, conformando-se perfeitamente às normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 1998.

Isto posto, nada mais havendo que possa obstar sua tramitação nesta Casa, nosso voto é no sentido da constitucionalidade, juridicidade e

boa técnica legislativa dos Projetos de Lei nº 6.401, de 2009, principal: nº 7.992, de 2010; e da emenda e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2016.

Deputado FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 6.401/2009, do Projeto de Lei nº 7.992/2010, apensado, da Emenda e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Félix Mendonça Júnior, contra o voto do Deputado Marcos Rogério.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arthur Lira, Carlos Bezerra, Carlos Henrique Gaguim, Chico Alencar, Cristiane Brasil, Delegado Éder Mauro, Delegado Waldir, Edio Lopes, Esperidião Amin, Evandro Gussi, Expedito Netto, Fabio Garcia, Fábio Sousa, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, Hissa Abrahão, João Campos, Jorginho Mello, José Fogaça, José Mentor, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Jutahy Junior, Lincoln Portela, Luiz Couto, Luiz Fernando Faria, Maia Filho, Major Olimpio, Marcelo Delaroli, Marcos Rogério, Paes Landim, Patrus Ananias, Paulo Freire, Rocha Loures, Rogério Rosso, Rubens Bueno, Sergio Zveiter, Silvio Torres, Soraya Santos, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, Aliel Machado, André de Paula, Bacelar, Cabo Sabino, Celso Maldaner, Covatti Filho, Danilo Cabral, Delegado Edson Moreira, Gonzaga Patriota, Hildo Rocha, Hugo Leal, Jerônimo Goergen, João Fernando Coutinho, Nelson Pellegrino, Paulo Magalhães, Pr. Marco Feliciano, Roberto de Lucena, Sandro Alex, Valtenir Pereira e Vitor Valim.

Sala da Comissão, em 18 de abril de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO