



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

## **COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019.**

### **PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019**

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

### **EMENDA SUPRESSIVA Nº**

Suprima-se o parágrafo único do artigo 168, constantes do § 1º do Projeto de Lei em epígrafe.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O Projeto de Lei apresentado pelo Poder Executivo traz uma série de alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) com o objetivo declarado de modernizar a legislação e combater a violência no trânsito. A modificação proposta, no entanto, vai na contramão desse objetivo, configurando-se como um retrocesso na legislação.

A retirada da penalidade de multa para o transporte de crianças até 10 anos em veículos automotores está na contramão do conceito do CTB, o § 1º do art. 269 estabelece que “**§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.**”, grifei. A importância que o CTB dá as medidas que o adota para atos infracionais, tem por objetivo único a proteção à vida e a incolumidade física das pessoas, incluindo todos os atores do trânsito, dentre os **passageiros**, considerados atores passivos do trânsito.

A penalidade de advertência por escrito foi criada no CTB para penalizar os infratores que não são contumaz nem reincidente e que as



infrações cometidas estejam dentro dos requisitos do artigo 267 do CTB, “Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito, à infração de **natureza leve ou média**, passível de ser punida com multa, **não sendo reincidente o infrator, na mesma infração**, nos **últimos doze meses**, quando a autoridade, **considerando o prontuário do infrator**, entender esta providência como mais educativa.”.

O conceito da Penalidade de advertência por Escrito não pode ser alterado para um determinado tipo de infração, não cabendo a aplicação dessa penalidade para atos em que a previsão da penalidade de multa é Gravíssima. E não por acaso é Gravíssima, já que uma morte ou uma lesão grave pode ocorrer pelos simples fato do passageiro ou motorista estarem sem o cinto de segurança, em razão das **Condições adversas que são** aquelas que podem prejudicar o seu real desempenho no ato de conduzir um veículo, tornando maior a possibilidade de um acidente de trânsito. O deslocamento da pessoa sem a proteção do cinto de segurança poderá causar o dano físico, até mesmo em uma frenagem brusca para evitar um atropelamento de animal ou para simplesmente desviar de um buraco.

Diariamente, por meio dos veículos de comunicação, vemos notícias sobre acidentes de automóveis. Podemos dizer que o dano mais comum que uma pessoa sofre ao acidentar-se de carro está diretamente ligado à coluna cervical e ao pescoço. Tais lesões são provocadas pelo movimento relativo da cabeça em relação ao tórax durante os acidentes.

Quando estamos dentro de um carro em movimento, nosso corpo está com a mesma velocidade que ele. Ao frearmos bruscamente ou quando o veículo se choca com outro objeto e para, nosso corpo tende a manter o estado de movimento. O resultado é que somos projetados para frente.

Isso pode ser verificado quando estamos num ônibus e ele para: a tendência é continuarmos nos movendo para frente. No caso do carro, se não estivermos usando o cinto de segurança, continuaremos a nos mover, enquanto o carro para: dessa forma, iremos nos chocar com o painel do carro ou seremos projetados para fora.

O cinto de segurança tem o objetivo de evitar esse deslocamento relativo, pois ele atua no tórax e na cintura, mantendo-nos presos ao banco.



Nas colisões por trás, o veículo acelera para frente e o banco atua sobre as costas, impulsionando o ocupante para frente. A aceleração da cabeça, entretanto, é feita por forças transmitidas pelo pescoço e pelo encosto. Quando o encosto é mal desenhado, a força sobre o pescoço pode ser muito grande, causando danos à coluna cervical e aos tecidos do pescoço.

Quem dirige com a cabeça muito afastada do encosto tem maior probabilidade de sofrer danos na coluna, em caso de acidente.

### **Danos ao corpo**

Em acidentes de carro, normalmente há três tipos de trauma:<sup>1</sup>

- **trauma por penetração**: ocorre quando objetos cortantes ou pontiagudos penetram no corpo;

- **trauma por impacto**: danifica órgãos e tecidos quando parte do corpo colide com outros objetos, sofrendo forças localizadas;

- **trauma por aceleração/desaceleração**: danifica órgãos internos por acelerações diferentes das acelerações das partes do corpo.

A fim de diminuir os danos causados à coluna, os carros devem ter suportes para a cabeça em todos os bancos. Esses suportes devem ter uma altura mínima, alcançando pelo menos nove centímetros abaixo do topo da cabeça. Além disso, não devem estar a mais do que dez centímetros de distância, conforme explica o professor e Físico Domiciano Marques Graduado em Física.

Por maior que seja o zelo dos pais pelos seus filhos, sua obrigação de cuidado pode falhar ao não cumprir os requisitos legais que somente visam a proteção da vida e da incolumidade física da criança. Como podemos garantir que os pais cuidem da segurança no transporte de seus filhos se eles mesmos não cuidam de sua própria segurança? As estatísticas de acidentalidade demonstram que o alto índice de acidentes com mortes no Brasil, tem como causa principal **a falta de atenção dos motoristas**<sup>2</sup>.

Segundo o Dekra, no Relatório de Segurança Rodoviária de 2018, além da tecnologia do automóvel e das infraestruturas que são também examinadas neste relatório, as pessoas, em geral, desempenham um papel

---

<sup>1</sup> SILVA, Domiciano Correa Marques da. "Inércia e lesões em acidentes"; *BrasilEscola*. Disponível em: <https://brasilestola.uol.com.br/fisica/inercia-lesoes-acidentes.htm>.

<sup>2</sup> Dados da Polícia Rodoviária Federal.



fulcral na segurança rodoviária, no que refere aos veículos utilitários. Considerando o fato de que, **em toda a Europa, cerca de 90% de todos os acidentes são causados por erros humanos**, a sensibilização dos motoristas de veículos pesados ganha uma importância decisiva, nesta problemática.

Os dados do Ministério da Saúde demonstram que houve queda de 12,5% de mortes de crianças de 2008 a 2017. Coincidentemente em 2008 foi o ano de publicação da Resolução 277/2008 do CONTRAN, que regula a artigo 168 do Código, estabelecendo os requisitos de uso de cadeirinhas para transporte de crianças até 10 anos<sup>3</sup>.

Em razão da vulnerabilidade das crianças como usuários do trânsito. Portanto, aliviar a punição para o transporte dos pequenos sem a devida proteção parece completamente descabido e vai de encontro às políticas defendidas por este Parlamento, em Especial a Lei nº 13.614, de 2018 que Criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescentou dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. no sentido de proporcionar um trânsito mais seguro para todos.

Essas são as razões que apresento para a retirada do parágrafo único do art. 168 do Projeto de Lei em tramitação.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2019.

Deputado HUGO LEAL

2019-13254

---

<sup>3</sup> Dados DATASUS Ministério da Saúde.