

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019.

(Do Poder Executivo)

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

EMENDA ADITIVA Nº

O referido projeto de lei passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos, onde couber:

Anexo I

.....

“TRANSPORTE ESCOLAR – Modalidade de serviço de transporte público ou privado que cuida do deslocamento dos alunos até a escola pública ou particular, no perímetro urbano ou rural, assim como da locomoção desses escolares entre a escola e outros lugares relacionados à atividade escolar curricular ou extracurricular (complementar, desportiva, cultural ou religiosa).”

“Revoga-se o inciso IV do art. 138 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.”

“Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de emergência ou de produto ou substância considerados perigosos, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

..... (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação desta emenda busca aprimorar o texto do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, de autoria do Executivo, apoiando-se na razão de que o Código de Trânsito Brasileiro em vigor (instituído pela Lei Federal nº 9.503, de 1997), reclama profundas alterações com vistas a erradicar determinadas incoerências legislativas, colmatar desarrazoadas omissões legais, de modo a adaptar a legislação de trânsito às mudanças ocorridas no cenário socioeconômico como fruto da constante evolução da sociedade.

Aliado a isso, o art. 208 da Constituição Federal, de 1988, dispõe acerca das obrigações do Estado no que tange ao oferecimento do ensino público.

Da análise sistemática deste dispositivo nevrálgico, reluz a ideia de que o constituinte pretendeu assegurar a todos os educandos o efetivo exercício do direito à educação, estando, dentre as obrigações acessórias Estatais, o transporte escolar, senão veja, *in verbis*:

Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de:

I - ensino fundamental obrigatório e gratuito, assegurada, inclusive, sua oferta gratuita para todos os que a ele não tiveram acesso na idade própria;

(...)

VII - atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

§ 1º - O acesso ao ensino obrigatório e gratuito é direito público subjetivo.

§ 2º - O não oferecimento do ensino obrigatório pelo Poder Público, ou sua oferta irregular, importa responsabilidade da autoridade competente. (grifado)

Firme no comando constitucional transcrito desponha a relevância do transporte escolar, serviço público carregado de acentuada essencialidade ao cumprimento de mandamentos constitucionais, erigidos à categoria de direitos sociais e fundamentais, razão pela qual tais prestadores merecem uma atenção especial do legislador no que toca aos meios, condições e direitos para bem desempenharem suas atividades profissionais.

- **Definição do Transporte Escolar**

A despeito de a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prever algumas diretrizes sobre a condução de escolares em seu Capítulo XIII (arts. 136 a 139), verdade é que, por muito tempo, deixou indefinido o conceito e a extensão das atividades jungidas ao transporte escolar em si, dando margem a confusões e interpretações dúbias.

Assim, com as modificações propostas esperamos que o transporte escolar possa desenvolver outras atividades educacionais que, hoje, embora claramente digam respeito à condução do aluno, são exercidas por veículos fretados ou pelo transporte público coletivo, **destituídos das condições de segurança e de salubridade a que são rigorosamente submetidos os veículos escolares.**

Caros pares, não encontra lógica, tampouco cabimento, que o aluno, impúbere dotado de vulnerabilidade, seja depositário de uma proteção especial apenas durante o trajeto que liga a escola à sua casa, ficando abandonado à própria sorte nas demais viagens relacionadas à atividade escolar.

Noutras palavras, tanto cuidado e preocupação com a segurança e a incolumidade física da criança e do adolescente devem ser estendidas, igualmente, para o transporte de escolares realizado em itinerários extracurriculares, voltados a atividades pedagógicas complementares da escola, sejam estas de cunho cultural, desportivo ou religioso.

- **Revogação do inciso IV do art. 138 do CTB**

Quanto à proposta de revogação do inciso IV do art. 138 do CTB, vale lançar luz ao fato de que esta Constituição Federal edificou a educação à categoria de direito social e de pilar para o desenvolvimento da sociedade brasileira, consagrando, como objetivo precípua, o pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Lado outro, sabe-se que a simples disponibilização do ensino público e gratuito não se faz suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola.

O educando, em especial o mais carente, tem inúmeros percalços para se manter na escola, tais como: alimentação, **transporte**, vestuário e material didático para uso diário.

Foi meditando justamente nessa realidade social que o constituinte agiu bem atrelar ao dever de educação a oferta de outras obrigações que se podem chamar de “acessórias”, mas que, na verdade, complementam, na essência, o direito ao ensino público e por meio das quais se possibilita o acesso e a conservação do educando no ambiente escolar.

Acontece que, enquanto desempenham esse importante mister, os veículos escolares, mais expostos às ações fiscalizatórias de trânsito, são diuturnamente alvejados por sucessivas autuações, tantas indevidas, em sujeição ao pérfido desiderato de satisfazer a avidez arrecadatória do Estado.

Ou seja, o Estado, sob o pretexto de refrear os abusos cometidos na direção dos veículos automotores, tem aumentado vertiginosamente o seu poder de “fiscalização” mediante a implantação imoderada e desavisada de aparelhos e equipamentos de monitoramento eletrônico à distância (radares, medidores de velocidade, etc.).

Isso sem contar que o trânsito caótico presente em várias cidades acaba induzindo, quase que obrigando, condutores a cometerem transgressões de trânsito como manobra para contornar os percalços encontrados durante essa jornada diária.

Na situação dos condutores de escolares, além de suportarem a onerosidade das multas, submetendo-se a várias vistorias periódicas, esses profissionais, não raro, ficam impedidos de exercer a atividade.

Isto porque, o inciso IV do art. 138 e o caput do art. 145 do CTB estabelecem, entre outros requisitos, que os condutores de veículos de transporte de escolares não podem registrar nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidentes em infrações médias durante os doze últimos meses.

Note a gritante desproporcionalidade: o condutor escolar que ousar cometer qualquer infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações de natureza média no período de um ano, já está, por força legal, impedido de exercer a atividade que lhe é inerente.

Ora, a atividade desempenhada pelos transportadores escolares vai muito além de só levar os estudantes ao educandário; importa, fundamentalmente, em transportar educação para o futuro da nação!

Sob essa premissa, não parece justo e razoável que continuemos a desprezar e a espezinhar o valor deste serviço público, lançando sobre os ombros destes operosos transportadores escolares unicamente o peso e o rigor da lei.

Se continuarmos imputando obrigações desarrazoadas contra os transportadores escolares apenas sob um pretexto puramente político, destituídas de fundamento, chegará um momento em que a atividade se tornará impraticável.

Nesse sentido, tolher o direito ao trabalho de um condutor escolar que se colocou a serviço dos educandos e da educação anos a fio somente porque cometeu uma infração de trânsito grave, qualquer gravíssima ou foi reincidente em média (duas ou mais) é inaceitável!

Afinal, na prática, as infrações de trânsito de natureza gravíssima tais como: dirigir embriagado; exceder em mais de 50% o limite máximo de velocidade permitido; disputar corrida, entre tantas outras de acentuada periculosidade, devido à séria ameaça que representam à incolumidade física e à vida das pessoas, já são punidas com mais austeridade; aliás, tais infrações, de per si, geram suspensão do direito de dirigir do condutor, impedindo, a reboque, o transportador escolar de exercer a atividade.

De outro giro, se o transportador escolar for flagrado cometendo uma infração grave ou infrações médias, corriqueiras dos profissionais do transporte mais expostos ao trânsito, pela atual regra, ele poderá ficar impedido de exercer suas atividades por um ano.

Bastaria, assim, ao transportador cometer uma mezinha infração, a exemplo do estacionamento em fila dupla (art. 281, XI, do CTB) para ser impedido de laborar e, portanto, ver comprometida a sua renda familiar. E a experiência vem a nosso socorro para ilustrar que a situação ventilada acontece com inconveniente frequência, eis que a maioria dos municípios não se preocupa em oferecer estacionamento exclusivo aos escolares.

Em face do esposado, como forma de ajustar essa deformidade na legislação de trânsito, propomos a ab-rogação do inciso IV do artigo 138 do CTB, de modo a submeter os condutores do transporte de escolares à regra geral, ficando subjugados às penas de suspensão e cassação do direito de dirigir hodiernamente aplicadas aos condutores em geral!

Pela oportunidade, em abono à sistemática do Código, propomos, também, a supressão da expressão “de escolares” da redação contida no caput do art. 145 - que dispõe sobre os requisitos voltados à habilitação nas categorias “D” e “E” e dos exigidos à condução de determinados tipos de transporte -, na medida em que o art. 138 do CTB já aborda, à saciedade, sobre aludidos requisitos no que toca o transporte de escolares especificamente.

À luz do ponderado, por amor à legística, e no intento de ajustar as normas contidas no CTB com as necessidades sociais, convém alterá-las nos moldes propostos, de sorte a proporcionar mais coerência legislativa dentro da concepção da “Teoria Tridimensional do Direito” proposta pelo jusfilósofo brasileiro Miguel Reale.

Isto porque, o projeto de lei principal e as emendas aqui sugeridas apoiam-se nas ciências sociais para estabelecer um elo mais próximo com a realidade, ambicionando melhor absorver os valores que a sociedade anela e quer ver implementados.

Assim, com vistas a perseguir a racionalidade legiferante e buscando compatibilizar a efetividade da norma aos bens jurídicos que ela tutela, apoiamos as alterações propostas ao CTB consubstanciadas na apresentação dessas emendas, e contamos com o sufrágio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Federal

Abou Anni – PSL (SP)