



PROJETO DE LEI Nº , DE 2020
(Do Sr. GUIGA PEIXOTO)

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 64.....

§1º.....

§2º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com idade inferior a 10 anos de idade que não tenha atingido 1,45 m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiros, aos veículos de transporte remunerado individual de passageiros, através de aplicativo ou de outras plataformas de comunicação em rede, quando estiver exercendo esse tipo de transporte e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.” (NR)

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



JUSTIFICAÇÃO

Em 2020 o Código de Trânsito Brasileiro sofreu significativas alterações através da Lei nº 14.071 de 12 de outubro de 2020.

Dentre as alterações, consta a referente ao sistema de retenção especial, comumente conhecida como cadeirinha, para crianças circularem em veículos, contida no art. 64 da referida Lei.

Tais alterações buscou alinhar-se à Resolução nº 277/2008 do CONTRAN em relação da necessidade de fazer uso de equipamento de retenção. Resolução nº 277 isenta da obrigatoriedade de transporte de crianças e adolescentes com o uso de bebe conforto, cadeirinha ou assento de elevação nos veículos de transporte coletivo, como ônibus, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro como ônibus, taxis e aos demais veículos com peso bruto total acima de 3,5 toneladas.

A obrigatoriedade do uso de bebe conforto, cadeirinha ou assento de elevação no transporte de crianças e adolescentes acompanhados de seus respectivos responsáveis, tem ocasionado a recusa de viagens por parte de motoristas de transporte de aplicativo, uma vez que não possuem tal aparato para o transporte e caso o veículo seja flagrado levando uma criança de forma irregular poderá ser autuado por infração às leis de trânsito.

Ou seja, apesar da Política de Mobilidade Urbana regulamentar o transporte por aplicativos, o condutor tem, ainda assim, que seguir as normas do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), que prevê crianças de até sete anos e meio ou 1,45 cm de altura usando dispositivo de retenção, sob a pena de ser punido de acordo com o artigo 168 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47, sete pontos na CNH e medida administrativa de retenção do veículo até que seja regularizado o dispositivo de transporte para a criança seguir viagem.

Segundo a Resolução 277, os veículos de transporte privado se enquadram na mesma obrigatoriedade para o transporte automotor convencional até que haja alteração, onde é necessária a retenção das crianças com o aparelho indicado, diferentemente de outros segmentos de transporte, como declara o Denatran:

“Nos termos do parágrafo terceiro do Art. 1º da Resolução CONTRAN 277/2008, 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”.¹

Ademais, convém ressaltar que a conhecida “cadeirinha” é mais que um único tipo de dispositivo, existindo vários para cada classificação diferente, conforme altura e faixa etária. Dentre os tipos que as crianças devem usar, existem: o bebê-conforto, as poltronas reversíveis e o assento de elevação (*boosters*).

Nesta feita, imperioso observar a carga econômica que recai sob o condutor de aplicativo, vez que, conforme artigo publicado pela Revista USAC News, possuir os três objetos levaria a um custo considerável ao motorista de aplicativo. Além do mais, como o motorista saberia qual tipo de criança irá transportar e, principalmente, como ter fácil acesso aos distintos tipos de cadeiras? Vale lembrar que eles atuam por localização em tempo-real e, em muitos casos, não possuem espaço nos próprios carros para ter os itens. Podem também se deparar com mais de uma criança, sendo necessários assim, dois equipamentos ou mais.

Sensível ao tema e à guisa de exemplo de coerência e razoabilidade a Uber declara:

“É importante que os pais assegurem que as crianças abaixo de 10 anos andem no banco traseiro de passageiros e estejam com os cintos de segurança afivelados. Ao utilizarem o serviço dos motoristas parceiros da Uber, os pais de bebês e crianças com menos de 7 anos e meio que assim desejarem podem utilizar seus próprios equipamentos de sistema de retenção, conforme a idade”.

Diante desse impasse normativo em que colidem interesses de famílias com crianças e motoristas de aplicativo, apresento a presente propositura no almejo de explicitar que, assim como aos motoristas de veículos de transporte coletivo, de aluguel, de transporte autônomo de passageiro (táxi), veículos escolares, os transporte remunerado privado individual de passageiros através de aplicativo ou outras plataformas de comunicação em rede, quando estiver exercendo esse tipo de transporte, também devem ver se livre de tal exigência.

¹ <https://usac.com.br/noticias/especial-apps-de-transporte-e-a-cadeirinha-infantil-impasse-regulamentar/>

Por essas razões, tomamos a presente iniciativa, esperando contar com o apoio de nossos ilustres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado GUIGA PEIXOTO
PSL/SP

Documento eletrônico assinado por Guiga Peixoto (PSL/SP), através do ponto SDR_56363, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

