



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **DÁRIO BERGER**

**PARECER N° , DE 2016**

SF/16193.50577-76

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Decreto Legislativo do Senado nº 374, de 2015, da Senadora Marta Suplicy, que *sustenta a Resolução CONTRAN nº 533, de 17 de junho de 2015, que altera o § 3º do art. 1º da resolução CONTRAN nº 277, de 28 de maio de 2008, de forma a tornar obrigatória a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças nos veículos escolares, e a Resolução CONTRAN nº 541, de 15 de julho de 2015, que acrescenta o § 4º ao art. 1º da Resolução CONTRAN nº 277, de 28 de maio de 2008, de forma a tornar obrigatória a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças nos veículos escolares.*

**RELATOR: Senador DÁRIO BERGER**

**I – RELATÓRIO**

Chega para análise desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo (PDS) nº 374, de 2015, de autoria da Senadora Marta Suplicy, que pretende sustar a vigência das Resoluções nº 533, de 2015, e nº 541, de 2015, ambas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Sucintamente, tais resoluções visam a determinar que os veículos utilizados no transporte escolar sejam obrigados a trafegar



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador DÁRIO BERGER**

providos de “cadeirinhas” específicas para os alunos com idade inferior a sete anos e meio.

Na justificação que acompanha o projeto, a autora aponta que tais resoluções ignoram a realidade, pois os veículos escolares só oferecem assentos com cintos de dois pontos (do tipo subabdominal), ao passo que as cadeirinhas a venda em nosso país necessitam de cintos de três pontos para serem instaladas. Assim, nas próprias palavras da Senadora Marta Suplicy, seria “descabido que sejam criados normativos que incentivem improvisações que podem tornar o transporte mais inseguro”.

O projeto aqui analisado foi distribuído com exclusividade à CCJ.

## II – ANÁLISE

O Congresso Nacional entende que o aspecto mais importante em qualquer discussão sobre o trânsito é a segurança. E foi justamente com esse norte que o Parlamento editou, em 1997, a Lei nº 9.503, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

E é com vistas a garantir mais segurança no trânsito que temos que analisar o projeto da Senadora Marta Suplicy, que propõe sustar as mencionadas resoluções do Contran. Em outras palavras, trata-se de responder à indagação: a instalação de cadeirinhas nas *vans* escolares trará ou não mais segurança para nossas crianças?

Como se trata de tema controverso, esta Casa realizou audiência pública conjunta da CE e da CI, no dia 28 de outubro de 2015, com representantes do Contran, do Inmetro, dos transportadores e da Anfavea, para discuti-lo.

O que escutamos dos transportadores foi particularmente preocupante, isto é, que os veículos utilizados no transporte não são adaptados à utilização das cadeirinhas existentes em nosso mercado, e que as alterações sugeridas – especialmente a improvisação de cintos de três pontos em seus veículos – podem ser muito mais perigosas que a situação atual.

SF/16193.50577-76



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **DÁRIO BERGER**

As explicações do Contran, por sua vez, nos pareceram vagas, girando em torno do nível alarmante da violência no trânsito em geral, sem, no entanto, apresentar estudos ou argumentos técnicos que viessem a embasar a solução especificamente proposta por eles, isto é, de que a instalação de cadeirinhas nas *vans* escolares aumentaria o nível de segurança de nossas crianças.

Ante a ausência de maior fundamento técnico, buscamos verificar como países desenvolvidos lidam com a questão. Tomemos o exemplo do Canadá. Naquele país, depois de longa análise das estatísticas de acidentes, chegou-se à conclusão de que dentro dos ônibus escolares as crianças correm baixíssimo risco de fatalidades, e que o maior perigo se dá no momento em que elas desembarcam, quando há o risco de que venham a ser atropeladas. Nesse sentido, a ênfase daquele país é na sinalização do veículo, que é pintado em cores chamativas (o tradicional “yellow bus”), e contém luzes e placas que alertam aos demais motoristas que crianças estão desembarcando.

Ainda assim, há normas quanto à resistência do teto do veículo, que deve suportar o evento de um capotamento sem entrar em colapso, e, ainda mais importante, entendeu-se que os cintos de segurança não são adequados para esse público de menor idade, que poderia utilizá-los em brincadeiras potencialmente perigosas.

Entretanto, apesar de não contar com cintos, a segurança contra desacelerações repentinhas (decorrentes do abalroamento do veículo, por exemplo) é oferecida pelo acolchoamento da parte de trás dos bancos e pelas dimensões específicas dos bancos à idade dos passageiros. Em outras palavras, caso ocorra uma batida, as crianças serão projetadas contra um banco acolchoado e a desaceleração resultante será dissipada ao longo de todo o corpo das crianças, o que se configura em uma situação mais segura para elas do que se estivessem usando os cintos de segurança, especialmente os de dois pontos.

Por fim, naquele país se discute a utilização de cadeirinhas apenas para os menores de quatro anos e meio de idade. Entretanto, ao contrário de como foi feito em nosso País, lá a exigência das cadeirinhas será acompanhada da exigência de adaptação dos novos veículos para

SF/16193.50577-76



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **DÁRIO BERGER**

receber esses dispositivos, de forma a evitar improvisos que podem ter potencial extremamente danoso.

Ante o exposto, entendemos que o Contran deveria ter analisado melhor os aspectos de segurança envolvidos nas resoluções por ele adotadas, de forma a garantir que age no sentido de aumentá-la e não para reduzi-la. Entendemos que deveria ter sido estudado melhor o assunto, inclusive com base na experiência internacional, antes de editar as resoluções em referência, de forma a encontrar o melhor encaminhamento para a questão.

Deve-se alertar que embora o Inmetro tenha revogado os artigos da Portaria nº 466, de 16 de outubro de 2014, que proibiam a comercialização de cadeirinhas compatíveis com cintos de dois pontos – e que foram um dos pontos fundamentais na justificação do projeto da Senadora Marta –, ainda assim entendemos que cabe ao Contran demonstrar, com argumentos e dados técnicos, que a proposta contida nas resoluções aqui analisadas efetivamente aumenta a segurança das crianças.

Em outras palavras, cabe ao Contran garantir que as cadeirinhas disponíveis em nosso mercado (independente se são adequadas para cintos de dois ou três pontos) podem ser adaptadas, de forma segura, às dimensões dos assentos dos veículos escolares; e que essa adaptação oferece maior segurança às crianças em face do mencionado risco que os cintos oferecem a crianças pequenas e sem monitoramento adequado.

Em síntese, não é possível afirmar se as resoluções mencionadas aumentam ou reduzem a segurança das crianças. Nesse sentido, acreditamos que o Contran exorbitou do poder regulamentador delegado por esse Congresso ao não observar o § 2º e o § 5º do art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro, que determinam, respectivamente, que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito” e que “os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente”.

SF/16193.50577-76



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **DÁRIO BERGER**

**III – VOTO**

Ante o exposto somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 374, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/16193.50577-76