

## PARECER N° , DE 2018

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2017 (nº 1.729, de 2015, na Casa de origem), do Deputado Sóstenes Cavalcante, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatório o teste de impacto nos dispositivos de retenção para o transporte de crianças em veículos.

RELATORA: Senadora **SIMONE TEBET**

### **I – RELATÓRIO**

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 46, de 2017, de autoria do Deputado Sóstenes Cavalcante, que altera o art. 64 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatório o teste de impacto nos dispositivos de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O projeto possui três artigos. O primeiro artigo esclarece o objetivo da lei. O segundo artigo confere nova redação ao art. 64, com o acréscimo de parágrafo único, estabelecendo que os dispositivos de retenção para transporte de crianças em veículos devem ser certificados por órgão de metrologia legal, após a realização de testes de impacto lateral e frontal, nos termos da regulação do Contran. O terceiro artigo contém a cláusula de vigência da lei, que será de cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Na justificção, o autor ressalta que os dispositivos de retenção tornam o transporte de crianças em veículos mais seguro. Entretanto, é preciso certificar os equipamentos para garantir esta segurana, do ponto de vista da resistncia, qualidade e deformação dos dispositivos.

O PLC nº 46, de 2017, foi encaminhado apenas a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, não tendo recebido emendas no prazo regimental.



## II – ANÁLISE

Em relação às competências da CCJ definidas no art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, não há impedimento constitucional, jurídico, regimental ou de técnica legislativa à aprovação do PLC nº 46, de 2017. A proposição está materializada na espécie adequada de lei, respeita o princípio da reserva de iniciativa, e versa sobre matéria inserida entre as competências da União.

A iniciativa encontra amparo na competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (Constituição Federal, art. 22, inciso XI).

Entendemos que a alteração proposta, no mérito, é conveniente e oportuna. O dispositivo de retenção é equipamento necessário para o transporte seguro de crianças até sete anos de idade em automóveis, pois, ao limitar o deslocamento do corpo, reduz os riscos de ferimentos em caso de colisões ou freada brusca.

No caso específico de crianças de 0 a 4 anos, que, nessa idade, não possuem nem altura adequada, nem estrutura óssea suficientemente desenvolvida, não é possível a utilização segura do cinto de segurança do automóvel. Razão pela qual, os dispositivos de retenção infantis tornam-se fundamentais.

A importância do uso de um equipamento de qualidade evidencia-se pelo fato dos acidentes de trânsito serem a principal causa de morte na faixa etária de 1 a 14 anos no Brasil, de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Atualmente, a regulação dos dispositivos de retenção infantis em veículos tem positividade precária, estabelecida apenas em diplomas infralegais. O Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia) foi o primeiro a tratar do tema. Em 2001, o Inmetro criou um programa de certificação voluntária para o produto, no âmbito do Sistema Brasileiro de Avaliação da Conformidade.

Em 2007, a certificação dos dispositivos de retenção para transporte de crianças em veículos tornou-se compulsória. Isso significa que, atualmente, são encontradas no mercado diversas marcas de dispositivos de retenção infantis com o selo do Inmetro, que foram testadas segundo critérios estabelecidos na norma correlata.



No Brasil, a Portaria Inmetro nº 38, de 2007, contempla requisitos mínimos de segurança para os dispositivos de retenção infantil fixados ao veículo por meio do cinto de segurança e estabelece a obrigatoriedade da certificação dos mesmos para comercialização no país.

Em 2008, o Contran regulamentou o assunto especificando as condições do transporte de crianças menores de 10 anos de idade em veículos de passeio. Em que pese seu caráter infralegal, esta norma ocupou lacuna do Código de Trânsito Brasileiro, que é silente sobre dispositivos específicos de retenção infantil.

Esses dispositivos infralegais supracitados têm sido considerados eficazes na redução lesões e mortes entre crianças menores de 10 anos. Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, o número de mortes no trânsito de crianças menores de dez anos caiu 37% no Brasil, entre 2001 e 2017. De acordo com dados mais recentes do Data SUS, sistema de dados oficiais do Ministério da Saúde, houve uma queda de 40% no índice de mortes de crianças de até 10 anos em acidentes de trânsito.

Em que pese os dispositivos de retenção infantis já estarem regulamentados pelo Inmetro e pelo Contran em nível infralegal, entendemos importante que a obrigatoriedade da certificação dos dispositivos seja positivada no âmbito legal *stricto sensu*, de maior perenidade e segurança jurídica.

Por fim, o *vacatio legis* proposto no PLC, de cento e oitenta dias, está adequado para que o Inmetro e os fabricantes se adequem às regulamentações que vierem a ser impostas pelo Contran.

### III – VOTO

Por todo o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

