

PROJETO DE LEI Nº , DE 2010
(Do Sr. Osmar Terra)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o exame de aptidão física e mental.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o exame de aptidão física e mental, com vistas à detecção do Transtorno de Déficit de Atenção e/ou Hiperatividade – TDAH – em motociclistas.

Art. 2º O § 2º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 147.

.....

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado, devendo abranger a detecção do Transtorno de Déficit de Atenção e/ou Hiperatividade – TDAH – em motociclistas.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os acidentes de trânsito situam-se entre as principais causas de óbitos no mundo, estimando-se as vítimas fatais em cerca de 1,3 milhões por ano e até 50 milhões de feridos ou deficientes. Considerando o ranking das causas de mortes mundiais, esses acidentes são apontados em primeiro lugar nos óbitos da faixa etária de 15 a 29 anos, em segundo lugar na faixa de 5 a 14 anos e na terceira colocação na faixa de 30 a 44 anos.

No Brasil, informações do Ministério da Saúde posicionam os acidentes de trânsito como primeira causa de óbitos nas faixas etárias de 5 a 14 anos e de 40 anos em diante, e como segunda causa nas faixas compreendidas entre 1 e 4 anos e entre 15 e 39 anos.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde – OMS, os pedestres, motociclistas e ciclistas são os usuários mais vulneráveis do trânsito, respondendo por até 70% desses óbitos.

Verifica-se nos países com economia emergente ou com urbanização crescente, o incremento da frota de motocicletas. Seguindo a tendência mundial, o Brasil saiu de 2,7 milhões de unidades em 1998, para 15,2 milhões em abril de 2010, o que resultou no crescimento de 445% na frota em circulação durante esse período, conforme dados da Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO.

Dados do Ministério da Saúde revelam uma curva ascendente nos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas a partir de 1998 até 2007. Do total de 37.407 óbitos registrados em 2007, 48% envolveram motocicletas, 21,7% ciclistas, 12,6% automóveis, 12% pedestres e 3,6% outros veículos.

Os acidentes de trânsito custam ao País a cifra anual de R\$ 30 bilhões, conforme estudos realizados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA – e pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Apesar de todas essas constatações, há uma expectativa de que daqui a três anos sejam vendidas mais motocicletas do que automóveis no mercado nacional, sobretudo depois da aprovação da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que: “Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.”

Espera-se, então, o aumento do envolvimento desses profissionais nas taxas de acidentes de trânsito, pelo que se mostra recomendável ampliar as exigências de obtenção do documento de habilitação para os novos motociclistas.

Artigo de estudiosos brasileiros, editado neste ano de 2010 na publicação científica “European Psychiatry”, mostra um estudo de caso realizado na cidade de Porto Alegre com *motoboys*, evidenciando a relação entre o Transtorno de Déficit de Atenção e/ou Hiperatividade – TDAH – em motociclistas e acidentes de trânsito. Trata-se de uma abordagem importante, porque, arrojada e inovadora, aponta caracteres específicos de desatenção, dificuldade de concentração, agitação, impaciência ou gosto pelo risco, entre outros, os quais, como fatores de indução à direção perigosa, potencializam a ocorrência de acidentes de trânsito.

Diante do exposto e tendo em vista a relevância da formulação do diagnóstico de TDAH na prevenção de acidentes com motociclistas, conto com o apoio dos nossos Pares para a aprovação do projeto de lei aqui apresentado.

Sala das Sessões, em de de 2010.

Deputado OSMAR TERRA