

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.772, DE 2012 (APENSADO O PROJETO DE LEI Nº 3.773, DE 2012)

Altera a Lei nº 9.503, de setembro de 1997, inserindo o artigo 54-A, para dispor sobre o trânsito, uso e registro de skates, patinetes e patins, e outras providências.

Autor: Deputado ONYX LORENZONI

Relator: Deputado ZOINHO

I - RELATÓRIO

Cumpra a esta Comissão analisar e proferir parecer sobre o Projeto de Lei nº 3.772, de 2012, do Deputado Onyx Lorenzoni, e o Projeto de Lei nº 3.773, de 2012, também do Deputado Onyx Lorenzoni. Esta iniciativa altera o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, para incluir capacete no rol de equipamentos obrigatórios das bicicletas. Aquela insere artigo no CTB, para tornar obrigatório o uso de equipamentos de segurança por condutores de skates, patinetes e patins.

Na justificativa das proposições, o autor argumenta que muitos acidentes que envolvem ciclistas e usuários de skates, patinetes e patins poderiam ter consequências bem menores se essas pessoas utilizassem equipamentos de segurança, como capacete, joelheiras e coletes.

Não houve emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

É interessante notar que a ideia de se determinar por lei o uso de equipamento de segurança por ciclistas, skatistas e patinadores toma por muito baixo o juízo dessas pessoas e por demais elevada a capacidade da lei de alterar condutas e hábitos que dizem respeito unicamente aos próprios indivíduos.

Essa solicitude do Estado, que quer se fazer protetor das gentes, contra a liberdade destas, é ameaça permanente à boa formação do caráter nacional, que perde em inventividade, iniciativa, convicção e poder de discernimento. Como disse o grande filósofo político Humboldt em “Os limites da ação do Estado”, “quanto mais um homem age por si mesmo, mais ele se forma”.

Não vejo, de fato, argumento que me pareça convincente a ponto de me fazer crer que, nas ações reflexivas, nas quais é o indivíduo agente e objeto, caiba à lei determinar o que é o certo, em prejuízo do senso moral, do uso da razão, de considerações íntimas de cada um, enfim.

A lei, é preciso lembrar, vem em auxílio do bom convívio em sociedade, vem para impedir que a vontade de uns não se imponha à custa da vontade de outros. Ela não se presta, ou não deveria se prestar, a manietar as atitudes e comportamentos que não interferem com a vida de terceiros.

Pedalar ou patinar sem o uso de capacete é decisão que deve caber àquele que pratica a ação, pois sobre si é que as consequências recairão. É ele o único capaz de medir os benefícios que auferir da atitude que toma - e os riscos a que se expõe em agindo assim. Somente ele sabe de si e das circunstâncias que influenciam a decisão: sua destreza, o meio no qual irá circular, o tipo de deslocamento que fará, as características do trajeto a cumprir, as condições climáticas e de iluminação natural vigentes, a natureza e a quantidade dos veículos a compartilhar a via ou o espaço de uso etc. De posse de suas faculdades, qualquer um é capaz de, autonomamente, avaliar esses fatores e, com base na sua própria experiência, decidir pelo uso ou não do capacete de segurança. No caso das crianças, é bom frisar, esse exame deve ser dos pais ou responsáveis, não do legislador.

Pode-se querer argumentar que, em todo caso, a questão é de saúde pública. Aceita essa premissa de maneira acrítica, já se está no domínio da justificação dos meios pelos fins. Ora, parece-me óbvio que, desse ponto de vista, o que quer que possa comprometer a saúde de boa parcela da população deve ser alvo de atenção legal, derivando daí um controle absurdo de idiosincrasias e de hábitos dos cidadãos pelo Estado, em nome do projeto de se construir uma sociedade salubre.

Creio, verdadeiramente, que exagerada ênfase se deu, na justificação dos dois projetos, às consequências – algumas muito graves, certamente – de eventuais quedas sofridas por quem pratica ciclismo, skate ou patinação. Nem tudo o que pode levar a problemas de saúde deve ser proibido, ou mesmo controlado, especialmente se o veículo para isso for a lei, cuja efetividade depende não apenas de haver o necessário respaldo social, mas também de possuir, o Estado, os meios bastantes para exigir seu cumprimento pelos cidadãos. Como fiscalizar o comportamento de milhões de pessoas que, diariamente, fazem uso de bicicletas, skates, patinetes e patins? É razoável supor que a estrutura de agentes públicos existente nos municípios seja capaz de se desincumbir da fiscalização de trânsito de veículos automotores e, ainda, de cuidar da vestimenta de condutores de meios não motorizados ou de usuários de equipamentos tidos como meros brinquedos? E, mesmo que a suposição seja cabível, parece conveniente obrigar o corpo de fiscais a dedicar parte de seu tempo e de sua atenção ao combate do uso de bicicletas, skates e patins sem capacete? Já não bastam os problemas que o trânsito motorizado coloca à frente da fiscalização? São perguntas que têm de ser consideradas...

De mais a mais – e adentro aqui o mérito dos projetos de lei em seu aspecto eminentemente técnico – é controversa a afirmação de que o uso do capacete representa aumento de segurança no ciclismo. Na Austrália, país mencionado na justificação de uma das propostas e onde vigora o uso mandatório do capacete, houve pequena redução percentual do número de fatalidades por ano no período que se seguiu à aprovação da norma legal, mas também ocorreu decréscimo do percentual de usuários de bicicleta – intimidados ou incomodados pelo uso compulsório do capacete –, o que, no final das contas, representou aumento relativo, e não redução, do número de fatalidades.

Na literatura especializada, há forte tendência no sentido de admitir a presença do que se costuma chamar “*risk compensation*” também

entre ciclistas que passam a usar o capacete, como acontece com motoristas de veículos nos quais são incluídos itens de segurança. Como resposta à maior sensação de segurança, os ciclistas (ou motoristas) passam a assumir maiores riscos na condução, envolvendo-se em mais acidentes. Ocorre – e isso vem sendo apontado por vários pesquisadores – que a proteção oferecida pelo capacete a esses ciclistas que se acidentam não é tão efetiva como se supõe. De acordo com levantamentos, o uso do capacete tende a aumentar lesões na face e no pescoço, embora possa diminuir, de fato, fraturas cranianas. Isso, no entanto, depende muito de se estar usando capacete certificado, com desenho e materiais de qualidade, o que nem sempre se verificará na prática.

Outro aspecto que merece destaque é o fato de nenhum dos países nos quais o uso da bicicleta é realmente significativo – Holanda e países nórdicos, por exemplo – possuir norma que obrigue o uso do capacete pelo ciclista. Estão ali, é bom notar, os menores índices relativos de fatalidade, o que sugere que a segurança não repousa no emprego do capacete, senão na existência de uma cultura de ciclismo, baseada no respeito aos veículos não motorizados e na conscientização dos ciclistas acerca da necessária prudência na condução.

Noto, por fim, que uma pesquisa de revisão da literatura mundial sobre relação do uso de capacete por ciclista e prevenção de lesões na cabeça, encomendada pelo Departamento de Transporte do Reino Unido, em 2009, não encontrou evidência estatística confiável que recomende a adoção da medida como política pública (ver em http://www.trl.co.uk/online_store/reports_publications/trl_reports/cat_road_user_safety/report_the_potential_for_cycle_helmets_to_prevent_injury___a_review_of_the_evidence.htm).

Feitas essas considerações, o voto é pela rejeição dos Projetos de Lei nº 3.772, de 2012, e nº 3.773, de 2012.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado ZOINHO

Relator

