



CAMARA DOS DEPUTADOS
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 1997, inserindo o artigo 54-A, para dispor sobre o trânsito, uso e registro de skates, patinetes e patins, e dá outras providências.

Autor: Deputado **ONYX LORENZONI**

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO JORGE TADEU MUDALEN

I - RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei nº 3.772, de 2012, de autoria do Deputado **Onyx Lorenzoni (Democratas/RS)** visa, mediante a inserção do artigo 54-A no Código Brasileiro de Trânsito (CTB), tornar obrigatório o uso de equipamentos de segurança por condutores de skates e encontra-se, por despacho da Mesa Diretora desta Casa Legislativa, apensado ao PL nº 3.773, de 2012, igualmente de lavra do nobre deputado, o qual pretende incluir, mediante alteração do artigo 105 do já referido código, o capacete no rol de equipamentos obrigatórios na condução de bicicletas.

Busca o ilustre proponente, através dos projetos, reduzir a incidência, principalmente em crianças e adolescentes, de lesões graves provocadas por acidentes na utilização de skates, patinetes e patins, veículos de locomoção

cada vez mais utilizados e responsáveis por boa parte dos acidentes que ocorrem nesta faixa etária, onde as lesões mais frequentes; torções, batidas, cortes ou fraturas, representam 50% dos atendimentos de urgência no Sistema Único de Saúde (SUS).

Já mediante o estabelecimento da obrigatoriedade do uso de capacete para condutores de bicicletas, no entendimento do deputado proponente, a intenção é reduzir o número de lesões e mortes resultantes de acidentes envolvendo ciclistas, causadoras de graves consequências para o indivíduo, sua família e para a sociedade.

Segundo muito apropriadamente lembra o autor das proposições, dados da Organização Mundial da Saúde dão conta que mais de 800 mil crianças e adolescentes são mortos ao ano em acidentes, sendo que apenas no Brasil são quase cinco mil mortes por ano e cerca de 140 mil crianças hospitalizadas, de acordo com dados do Ministério da Saúde.

De acordo com o arrazoado do proponente, as lesões mais graves provocadas por skates, patinetes, patins de rodinhas e bicicletas, entre crianças e adolescentes, são as faciais, principalmente nos dentes, traumatismo craniano e abdominal, fratura de bacia e outras que afetam grandes vasos sanguíneos causando sangramentos, contusões, entorses e luxações, que podem ser evitados com o uso de capacete, além de joelheiras, cotoveleiras e luvas de segurança.

Distribuídos a esta Comissão de Viação e Transportes, na forma do artigo 24, inciso II, do RICD, os referidos projetos tiveram indicados para sua relatoria o Deputado Zoinho (PR/RJ), que se manifestou pela rejeição dos mesmos.

É o relatório.

II - VOTO

O ilustre relator argumenta, para justificar sua posição de inadmitir as duas proposições, que não cabe ao Estado regular condutas cujas práticas dizem respeito tão somente à liberdade individual, em circunstâncias onde o indivíduo é agente e objeto, não devendo a lei, segundo expõe, “... *manietar as atitudes e comportamentos que não interferem na vida de terceiros*”.

Ao longo de um extenso arrazoado, esgrime o relator argumentos como “*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.*”, e ainda “*De posse de suas faculdades, qualquer um é capaz de, autonomamente, avaliar esses fatores e, com base na 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.*”.

Conforme a visão do eminente relator, “*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.*”

Argumenta também o nobre relator que seria controverso que o uso de capacete representa aumento de segurança no ciclismo, uma vez que a presença de um comportamento que costuma ser definido como “*risk compensation*” levaria ciclistas que passassem a usar o equipamento a agir assumindo maiores riscos na condução, a exemplo que já ocorre com os motoristas de veículos, pela utilização de itens obrigatórios de segurança nos automóveis.

Por fim, alega que pesquisa sobre a relação do uso de capacete por ciclista e prevenção de lesões na cabeça, encomendada pelo departamento de transporte do Reino Unido não teria encontrado evidência estatística que justificasse a adoção de medida protetiva aos condutores como política pública.

Ocorre que, com o devido respeito às posições defendidas pelo senhor relator, entendemos que suas razões não merecem prosperar; não, ao menos, em uma sociedade que entenda o reflexo e repercussões das posturas individuais no meio e na realidade social, uma vez que poderiam justificar inúmeras condutas, *a priori*, fruto do livre arbítrio e individualidade, como o consumo de drogas, a não utilização de cinto de segurança em veículos ou mesmo a negativa de matricular crianças no sistema de ensino.

Ao contrário da tese exposta no voto do eminente relator, cabe sim ao Estado regular condutas, não sendo esta uma interferência indevida na liberdade individual e no livre arbítrio de cada um, mas uma forma de evitar que estas condutas individuais acabem, mesmo que obliquamente, por interferir na vida de terceiros.

O uso obrigatório de equipamentos de segurança, como o cinto nos automóveis ou capacete nas motos; a proibição de níveis elevados de sal no pão; a proibição de fumo em bares ou restaurantes; o uso de equipamentos de proteção individual em ambientes de trabalho; a repressão ao consumo de drogas ilícitas ou a regulação de outras que, mesmo lícitas, provocam alteração de consciência ou dependência química, dentre outros tantos exemplos, são tomados em nome do bem comum, uma vez que tais condutas não são apenas uma questão de liberdade individual.

A adoção, de forma livre e consciente, de condutas de risco acaba por sujeitar a sociedade como um todo a arcar, através do sistema público de saúde, mantido com recursos de todos os cidadãos, com os altos custos do tratamento de indivíduos que optam expor suas vidas a situações desnecessárias de risco.

As sociedades ocidentais tendem a ser personalistas, com ampla liberdade aos indivíduos para que façam o que bem entenderem, desde que respeitada a igual liberdade de terceiros. A necessidade de o Estado regular condutas individuais pode ser exemplificada por diferentes exemplos práticos: um motorista tem o direito de conduzir seu veículo, livremente, pela via pública.

No entanto, ao surgir um cruzamento, já não há inteira liberdade de seguir em frente, sendo necessário deter-se ante o sinal vermelho, dando trânsito aos demais veículos.

Outro exemplo encontra-se na obrigatoriedade do uso do cinto de segurança em veículos. Pode-se defender que cada um é livre de decidir se usa ou não o cinto de segurança, e quem deixar de usar, em tese, não estaria desrespeitando o direito de ninguém. No entanto, a lei exige a sua utilização e pune os infratores com um objetivo principal: proteger os ocupantes do veículo, evitando mortes ou ferimentos graves, mas também acautelando os interesses da coletividade, uma vez que um politraumatizado que dá entrada num hospital público implica elevadas despesas com assistência médica, suportadas por todos os contribuintes suportam os custos de assistência médica.

Observe-se, também, outra forma legítima de intervenção estatal na esfera da individualidade, como a colocação de bandeira vermelha e a presença de salva-vidas nas praias, como forma de alertar dos riscos da conduta particular de banhar-se em águas perigosas. Ao optar por nadar em local proibido ou de risco, mesmo ante a advertência, o banhista exerce uma opção individual, mas se eventualmente se afogar, estará impondo à sociedade o custo de meios muito dispendiosos, como helicópteros, aviões, automóveis e recursos humanos para resgatar alguém que decidiu desrespeitar determinadas normas. A ação do Estado, neste caso específico, também é de prevenir o custo social de uma ação individual.

Outro exemplo de intervenção do Estado em uma conduta individual, previsto pelo Direito Civil, é o controle da prodigalidade. Em princípio, cada um é livre de gastar o seu dinheiro conforme bem entender. No entanto, a prodigalidade, um desvio comportamental onde o indivíduo desordenadamente dilapida seu patrimônio e culmina por prejudicar, ainda que por via oblíqua, a tessitura familiar e social, uma vez que o pródigo poderá, posteriormente, recorrer a um parente próximo ou do próprio Estado para buscar amparo; é causa de incapacidade relativa, prevista no artigo 4º, inciso IV, do Código Civil (Lei nº 10.406/02).

Ainda podemos arguir como outra forma legítima de intervenção do Estado nas posturas individuais é a escolaridade obrigatória. Os pais não podem decidir que os filhos deixarão de ir à escola, sob o argumento que tal obrigatoriedade fere seus direitos individuais.

Da mesma forma, a questão do consumo de drogas poderia ser justificada como mera opção pessoal, não passível de ser regulada pelo Estado. Tal não ocorre pelo fato de que a dependência que estas substâncias causam acaba por jogar os custos de uma “opção individual” no colo da sociedade, sendo pago por todos os contribuintes.

Por fim, o nobre relator advoga que o uso de equipamentos de segurança no ciclismo gera aumento de acidentes, uma vez o *“risk compensation”* levaria ciclistas que passassem a usar o capacete a agir assumindo maiores riscos na condução, a exemplo que já ocorre com os motoristas de veículos, pela utilização de itens obrigatórios de segurança nos automóveis.

O argumento esgrimido, em verdade, trata-se de uma leitura parcial do chamado *“efeito Peltzman”*, referência ao estudo desenvolvido pelo economista Sam Peltzman, que estudou os hábitos dos motoristas antes e depois da implantação de leis que obrigam o uso do cinto de segurança.

Segundo Peltzman, o uso obrigatório do cinto de segurança deu mais segurança ao motorista e fez o ato de dirigir ser menos arriscado, fazendo com que os motoristas se arriscassem mais, depois que as leis sobre o cinto de segurança foram colocadas em vigor. No entanto, as conclusões de Peltzman, ao contrário do que se pode imaginar, não resultaram numa defesa da não utilização dos equipamentos de segurança, uma vez que também ficou demonstrado que o seu uso fez com que os acidentes se tornassem menos letais.

O argumento basilar do voto exarado pelo eminente relator é de que *“eu vivo do jeito que quero e o Estado não tem nada a ver com isto”*, demonstrando

inequivocamente a exacerbação da consciência de direitos, mas igualmente uma absoluta ignorância quanto às responsabilidades sociais dos indivíduos.

O exercício dos direitos individuais implica em assumir responsabilidades individuais, não sendo admissível privatizar as vantagens de um determinado tipo de comportamento e compartilhar os prejuízos com a sociedade.

A adoção de leis protetivas fundamenta-se na constatação de que os seres humanos respondem aos custos e benefícios de seus atos. A obrigatoriedade da utilização de equipamentos de proteção individual é uma tentativa de aumentar o preço de uma ação imprudente, em caso de seu descumprimento e, dessa maneira, reduzir o número de pessoas que a praticam.

Nessas circunstâncias, ante o exposto, esse é o voto em separado que apresentamos aos ilustres pares, pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.772/2012 e seu apensado, o Projeto de Lei nº 3.773/2012, ambos de autoria do nobre Deputado **Onyx Lorenzoni (Democratas/RS)**, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2013.

Deputado **Jorge Tadeu Mudalen**

Democratas/SP

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.772, DE 2012.

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

Acrescenta o artigo 54-A a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e dá nova redação ao inciso VI do artigo 105 deste diploma legal, para dispor sobre a utilização de equipamentos de segurança na condução de skates, patinetes, patins e bicicletas, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É inserido na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o artigo 54-A:

“Art. 54-A. Os condutores de skates, patinetes e patins só poderão circular pelas vias e locais públicos e privados destinados à utilização dos mesmos com os seguintes equipamentos de segurança, dentre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores e sinalização refletiva traseira;

II - joelheiras e cotoveleiras;

III- coletes com sinalização refletiva dianteira e traseira, quando a condução ocorrer no período noturno.”

Art. 2º O inciso VI do artigo 105 a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“VI - para as bicicletas, o capacete, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo”.

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

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2013.

Deputado **Jorge Tadeu Mudalen**

Democratas/SP