



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.772-A, DE 2012

(Do Sr. Onyx Lorenzoni)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserindo o art. 54-A, para dispor sobre o trânsito, uso e registro de skates, patinetes e patins, e outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 3773/12, apensado, com substitutivo (relator: DEP. SERGIO VIDIGAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 3773/12

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º - É inserido na Lei 7.827, de 20.09.1989, 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.”

JUSTIFICATIVA

Skates, patinetes e patins são veículos de locomoção cada vez mais utilizados por crianças e adolescentes e são responsáveis por boa parte dos acidentes que ocorrem nesta faixa etária, sendo frequentes lesões com diferentes graus de gravidade e consistentes em torções, batidas, cortes ou fraturas e que representam 50% dos atendimentos de urgência no SUS – Sistema Único de Saúde.

A Organização Mundial da Saúde estima em mais de 800 mil o número de crianças e adolescentes mortos ao ano em acidentes. No Brasil, são quase cinco mil mortes por ano e cerca de 140 mil crianças hospitalizadas, segundo dados do Ministério da Saúde, configurando-se como uma séria questão de saúde pública.

Os acidentes mais graves são provocados por skates, patinetes e patins de rodinhas. Sobre rodas, as crianças e adolescentes ganham velocidade e a queda tem impacto bem maior, por isso seu uso deve ser acompanhado de equipamentos de segurança, evitando a ocorrência de ferimentos graves.

As lesões mais frequentes são as faciais, principalmente nos dentes, e traumatismo craniano, e poderiam ser evitados com o uso de capacete. No caso das demais lesões, o uso de joelheiras, cotoveleiras e luvas são recomendáveis.

A gravidade de quedas e contusões depende da maneira como se cai, da altura da queda, da superfície do impacto, do mecanismo do trauma e da parte do corpo atingida. O que mais preocupa é o traumatismo craniano pelo alto índice de mortalidade e sequelas. O trauma abdominal pode provocar hemorragia, lesões aos órgãos internos e requer atenção.

As fraturas expostas precisam ser tratadas cirurgicamente em menos de seis horas, por causa do risco de infecção. A fratura de bacia e aquelas que afetam grandes vasos sanguíneos causam bastante sangramento, que precisa ser estancado. Traumas de extremidades podem levar a contusões, entorses, luxações e fraturas. Feridas superficiais atingem apenas a pele, o tecido subcutâneo ou o couro cabeludo.

É o trauma uma das principais causas de morte em crianças e jovens, e mesmo quando há sobrevida, as sequelas temporárias ou permanentes têm um índice elevado.

Ante o exposto, sendo relevante e meritória a presente proposição, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 25 de abril de 2012.

DEPUTADO ONYX LORENZONI
DEMOCRATAS/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO III **DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

- I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
- II - segurando o guidom com as duas mãos;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

- I - utilizando capacete de segurança;
- II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.773, DE 2012

(Do Sr. Onyx Lorenzoni)

Dá nova redação ao inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, estabelecendo o capacete como equipamento de uso obrigatório para condutores de bicicletas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3772/2012.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º - O inciso VI do artigo 105 da Lei nº 9.503, 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. 2º - Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

As bicicletas são importante meio de locomoção, atividade física e lazer em várias partes do mundo e, cada vez mais, seu uso tem se intensificado no Brasil por suas características de acessibilidade, economia e respeito ao meio ambiente.

No entanto, um importante dispositivo de segurança para os usuários deste veículo, o capacete, não possui seu uso regulado pelo Código de Trânsito Brasileiro, inexistindo no diploma legal a menção de seu uso, a exemplo do que ocorre com campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais e espelho retrovisor do lado esquerdo.

O uso de capacete é a forma mais eficaz de redução no número de lesões e mortes resultantes de acidentes envolvendo ciclistas, causadoras de graves consequências para o indivíduo, sua família e para a sociedade, em razão dos altos custos de tratamento e das sequelas resultantes.

Estudos realizados nos últimos 15 anos por institutos dos Estados Unidos, Europa, Austrália e Nova Zelândia, demonstram que o uso de capacete, em caso de acidentes, diminui o risco e gravidade das lesões em 72%, a probabilidade de morte em 39%, as lesões na cabeça em 69% e de lesões no cérebro em 79%; sendo o seu uso eficaz em todas as faixas etárias, principalmente entre crianças pequenas.

Ante o exposto, sendo relevante e meritória a presente proposição, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 25 de abril de 2012.

DEPUTADO ONYX LORENZONI

DEMOCRATAS/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

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

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregados de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarregados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais

automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.

Anteriormente, foi relator da matéria nesta Comissão o Deputado Zoinho, que apresentou voto contrário às propostas. Houve voto em separado do Deputado Jorge Tadeu Mudalen, favorável à matéria, com substitutivo. As manifestações não chegaram a ser apreciadas pelo Colegiado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Após exame das considerações feitas pelo antigo relator da matéria, Deputado Zoinho, e pelo Deputado Jorge Tadeu Mudalen, que se manifestou favoravelmente aos projetos em voto por escrito, julgo que convém a adoção das regras sugeridas. Por estar de acordo com os termos do voto em

separado proferido pelo Deputado Mudalen, tomo a liberdade de reproduzir, assim os considero, seus principais trechos, a seguir.

“(...) 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: (...) uso do cinto de segurança em veículos (...) colocação de bandeira vermelha e a presença de salva-vidas nas praias (...) controle da prodigalidade (...) escolaridade obrigatória (...) questão do consumo de drogas (...).

O argumento basilar do voto exarado pelo eminente (antigo) 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.”

Expostos esses argumentos, que me parecem bastantes para justificar a aprovação da matéria, resta assinalar que soa mais adequado consolidar o conteúdo dos dois projetos num substitutivo, posto que versam a respeito do mesmo tema e modificam a mesma lei.

O voto, assim, é pela aprovação dos Projetos de Lei nº 3.772, de 2012, e nº 3.773, de 2012, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 08 de julho de 2015.

Deputado SÉRGIO VIDIGAL

Relator

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 3.772, DE 2012, E Nº 3.773, DE 2012

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para obrigar a utilização de equipamento de segurança por ciclista e por usuários de *skates*, patinetes e patins.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para obrigar a utilização de equipamento de segurança por ciclista e por usuários de *skates*, patinetes e patins.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acrescenta-se-lhe o seguinte art. 54-A:

“Art. 54-A. Os usuários de skates, patinetes e patins só poderão circular pelas vias e locais públicos ou privados que sejam destinados a essas práticas com os seguintes equipamentos:

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 circulação ocorrer no período noturno.”

II – o inciso VI do art. 105 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.....

VI – para bicicletas, capacete, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo;

..... (NR)”

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

Sala da Comissão, em 08 de julho de 2015.

Deputado SÉRGIO VIDIGAL

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 3.772/2012 e o PL 3.773/2012, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sergio Vidigal, contra o voto do Deputado Jose Stédile. O Deputado Jorge Tadeu Mudalen apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Danrlei de Deus Hinterholz, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, João Rodrigues, Laudivio Carvalho, Lázaro Botelho, Magda Mofatto, Major Olimpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Ronaldo Carletto, Ronaldo Martins, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Adalberto Cavalcanti, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Fábio Ramalho, Fabio Reis, Jaime Martins, João Paulo Papa, Jose Stédile, Julio Lopes, Misael Varella, Paulo Freire, Roberto Sales, Rubens Otoni e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 19 de agosto de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO

Presidente

PROJETO DE LEI Nº 3.772, DE 2012

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para obrigar a utilização de equipamento de segurança por ciclista e por usuários de *skates*, patinetes e patins.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para obrigar a utilização de equipamento de segurança por ciclista e por usuários de *skates*, patinetes e patins.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acrescenta-se-lhe o seguinte art. 54-A:

“Art. 54-A. Os usuários de skates, patinetes e patins só poderão circular pelas vias e locais públicos ou privados que sejam destinados a essas práticas com os seguintes equipamentos:

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 circulação ocorrer no período noturno.”

II – o inciso VI do art. 105 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.....

VI – para bicicletas, capacete, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo;

..... (NR)”

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

Sala da Comissão, em 19 de agosto de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO
PRESIDENTE

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 arrisquessem 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 11 de setembro de 2013.

Deputado **Jorge Tadeu Mudalen**

Democratas/SP

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 11 de setembro de 2013.

Deputado **Jorge Tadeu Mudalen**

Democratas/SP

FIM DO DOCUMENTO
