

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.504, DE 2022

Altera o inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a fim de definir os equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas.

Autor: Deputado DARCI DE MATOS

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) o Projeto de Lei nº 1.504, de 2022, de autoria do Deputado Darci de Matos. A iniciativa altera o inciso VI do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, com o objetivo de suprimir a “campainha” e o “espelho retrovisor do lado esquerdo” da relação dos equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas.

Na justificção, o Autor aponta que 68% dos municípios brasileiros possuem população inferior a 20 mil habitantes. S.Exa. alega, então, que as bicicletas estão concentradas em pequenas zonas urbanas, de modo que não é necessário o uso de campainha e espelho retrovisor em ambientes urbanos com pouca densidade de trânsito. Acrescenta que “o uso da campainha e do espelho retrovisor como equipamento facultativo é o mais indicado, pois cada ciclista adequa a bicicleta a sua real necessidade”.

Não houve emendas à proposição, que após a CVT segue para exame da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.504, de 2022, pretende retirar da lista de equipamentos obrigatórios das bicicletas, presente no inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), a “campainha” e o “espelho retrovisor do lado esquerdo”.

Hoje, de acordo com a Resolução nº 912, de 2022, do Conselho Nacional de Trânsito, tais equipamentos devem estar instalados em bicicletas com aro superior a vinte, podendo ser dispensados no caso de a bicicleta estar sendo empregada em competição esportiva.

Na prática, entretanto, constata-se que pouquíssimas bicicletas das milhões que circulam no País¹ possuem todos os equipamentos obrigatórios previstos no CTB. Apesar de essa afirmação não estar baseada em diversos estudos, em face da pouca pesquisa direcionada à ciclomobilidade, ao menos dois a corroboram². No primeiro deles, feito em Pelotas, apurou-se que entre os trabalhadores que usam a bicicleta como meio de transporte, menos de 1% deles observava as exigências relativas aos equipamentos obrigatórios. No segundo, que averiguou o uso da bicicleta entre estudantes da Universidade Federal do Paraná, constatou-se que a grande maioria não utilizava nenhum equipamento considerado obrigatório pelo CTB.

Embora o endosso da academia seja sempre recomendável, um simples passeio por parques e ruas de bairro de qualquer cidade do País permite ao interessado perceber a pertinência dos estudos citados. São poucos os que, passados vinte e cinco anos da edição do CTB, cumprem o que determina o art. 105, inciso VI. Sem nenhuma surpresa, pode-se ver isso bem aqui perto, em uma estação para aluguel de bicicletas instalada recentemente

1 Estimativas variam de 33 a 60 milhões de bicicletas. Consultado em:

<https://ipmmu.com.br/index.php/josum/article/download/2/1/9>

2 BACCHIERI et al. (2005), consultado em:

https://www.scielo.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/csp/v21n5/23.pdf

FRANCO e BIANCHI (2013), consultado em:

<https://revistas.anchieta.br/index.php/RevistaPsicologia/article/download/879/770>



ao lado da Praça dos Três Poderes, por uma grande empresa do ramo. Nas bicicletas, nada de espelho retrovisor. Nada de campanha.

Se, do lado dos ciclistas e empresários, os comandos do CTB são ignorados, do lado dos órgãos de trânsito a postura não é muito diferente. Embora em 2017, vinte anos após a edição do CTB, o Contran tenha publicado a Resolução nº 706, com o intuito de padronizar “*os procedimentos administrativos na lavratura de auto de infração, na expedição de notificação de autuação e de notificação de penalidades por infrações de responsabilidade de pedestres e de ciclistas*”, com a qual se pretendia dar efetivo início à fiscalização da conduta de ciclistas, já em março de 2018 era editada a Resolução nº 731, para adiar, até março de 2019, a entrada em vigência da Resolução nº 706. Eis que, em 2019, o Contran edita a Resolução nº 772, simplesmente revogando a Resolução nº 706.

No preâmbulo da Resolução nº 772/19, o Contran justifica a edição da norma com as seguintes considerações:

“Considerando o disposto no art. 74 do CTB, que estabelece a educação para o trânsito como direito de todos e dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito; Considerando a necessidade de se promover, prioritariamente, a conscientização da sociedade por meio de campanhas educativas para o trânsito; Considerando a proposta de lançamento da Campanha Educativa de Trânsito, que contempla, entre suas ações, a prevenção de acidentes envolvendo os mais frágeis no trânsito: pedestres, ciclistas e motociclistas; e Considerando o que consta no Processo Administrativo no 80000.022865/2011-27”

Ressaltaram-se, nesse documento, a educação para o trânsito e a conscientização da sociedade. De maneira prudente, a meu juízo, o órgão não manteve a expectativa de que a solução para a redução de acidentes e más práticas na ciclomobilidade estaria em se adotar o procedimento de comando e controle, cuja efetividade reside na correta previsão legal de conduta e, principalmente, na fiscalização e punição dos infratores.

De fato, ao dispor em lei sobre equipamentos que deveriam estar presentes em todas as bicicletas, o legislador aparentemente não confiou na capacidade de discernimento das pessoas, mesmo diante da diversidade de contextos relacionados à ciclomobilidade. Acreditou que o juízo individual se



dobraria à sua bem-intencionada regra. Verifica-se que tal não aconteceu. Além disso, a diversidade de usos e prática dos ciclistas não permite se estabelecer um padrão de equipamentos que se adeque à complexidade do trânsito brasileiro; são barulhos, obstáculos e outras adversidades que impõem um comportamento baseado na educação e compreensão por parte do ciclista acerca de sua própria segurança.

Também é importante destacar que o Estado não tem condições de dar cumprimento à lei da forma como ela está descrita, o que se comprova pela revogação da Resolução que estabelecia a fiscalização e autuação de pedestres e ciclistas. Acertadamente, o Contran entendeu que a educação e a cidadania poderiam suprir esse aspecto. No entanto, ainda constam como equipamentos obrigatórios, forçando as empresas e cidadãos a efetuarem um gasto que não tem se demonstrado eficaz para garantir a utilização da campainha e do retrovisor. A maior parte dos municípios brasileiros ainda não integra o Sistema Nacional de Trânsito. Nessas circunstâncias, parece-me completamente desarrazoado pretender adicionar ao dia a dia dos agentes a obrigação de fiscalizar ciclistas e equipamentos das bicicletas.

Dito isso, cabe também assinalar que é frequente no exterior a recusa em se utilizar o método de comando e controle dirigido ao emprego de equipamentos nas bicicletas. Nos Estados Unidos, nenhum estado exige o uso de espelho retrovisor nas bicicletas. Apenas alguns estados exigem a presença de campainha³. Em países da União Europeia, muito embora seja frequente a obrigatoriedade da buzina, o mesmo não ocorre com respeito ao espelho retrovisor⁴. No Reino Unido, por sua vez, as buzinas não são obrigatórias⁵.

Observe-se que nos países nos quais inexistente prescrição de uso desses equipamentos, recomenda-se ao ciclista que os utilize, a depender do tipo de situação com que costuma lidar ao guidão. O mesmo ocorre com

3 <https://cyclingsavvy.org/2020/10/rear-view-mirrors/>
<https://cyclingsavvy.org/2020/10/bicycle-bell-or-voice/>

4 https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/cyclists/traffic-rules-and-regulations-cyclists-and-their-vehicles_en

5 <https://discerningcyclist.com/do-bicycles-have-to-have-bells/>



relação ao capacete, que não é item obrigatório na maioria dos países com grande tradição ciclística. Espera-se que o indivíduo se valha de seu discernimento e de sua experiência para avaliar se vale a pena ter à mão esses itens.

Por fim, convém estimar qual o impacto financeiro da colocação de buzina e espelho retrovisor para o conjunto de proprietários de bicicletas. No início deste voto, em nota de rodapé, anotou-se que a frota de bicicletas pode ter de 33 milhões a 66 milhões de unidades no País. Para simplificação, usemos o total de 50 milhões. Para o espelho retrovisor, há grande variedade de preços, pois a qualidade do item também varia muito. Tome-se o valor médio de 15 reais para cada espelho a ser incorporado à frota - uma estimativa conservadora. No caso da buzina ou campainha, adote-se o mesmo valor, também encontrado no mercado, 15 reais. No total, portanto, um gasto de 30 reais para cada dono de bicicleta, exceto para os que já contam com esses itens. Consideremos que 5% das bicicletas brasileiras já estejam equipadas. Assim, do universo de 50 milhões de bicicletas, ao menos 47.5 milhões precisariam receber os itens obrigatórios. Em conclusão, o valor a ser gasto para deixar a frota em conformidade com a lei de trânsito é de um bilhão e quatrocentos e vinte e cinco milhões de reais. Tais recursos, não é preciso enfatizar, sairiam do bolso dos brasileiros.

Em vista de tudo o que disse, o voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.504, de 2022, sem deixar de mencionar que, na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, é preciso corrigir a técnica legislativa da proposição, de sorte a acrescentar linha pontilhada após o inciso VI, alterado, do art. 105 do CTB.

Sala da Comissão, em 1º de agosto de 2022.

Deputado HUGO LEAL
Relator

