

**OFÍCIO Nº [número]/[ano]**

Curitiba, 29 de abril de 2025

**Ao Excelentíssimo Senhor**

**Tico Kuzma**

Presidente da Câmara Municipal de Curitiba

Assunto: Solicitação de Reunião com a Comissão de Participação Legislativa

Senhor Presidente,

**ANDERSON TEIXEIRA**, Diretor Presidente do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Curitiba e Região Metropolitana - **SINDIMOC**, vem respeitosamente à presença de Vossa Excelência solicitar a gentileza de intermediar a marcação de uma reunião com a Comissão de Participação Legislativa da Câmara Municipal de Curitiba, conforme artigo 60, inciso VII, da Resolução 8 de 2012, que institui o regimento interno da Câmara Municipal de Curitiba.

O objetivo da reunião é expor sobre a Lei LUCAS VIANTE de iniciativa desta entidade, no intuito de fomentar o debate democrático e a colaboração entre a sociedade civil e o Poder Legislativo.

Colocamo-nos à disposição para adequar a agenda conforme a disponibilidade da Comissão, bem como para encaminhar previamente pautas e documentos que se façam necessários para o bom andamento da reunião.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência, renovamos votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

  
**ANDERSON TEIXEIRA**  
Presidente do SINDIMOC

Câmara Municipal de Curitiba  
Divisão de Protocolo  
Recebido em: 29/04/25  
Às 9:35 horas.

  
\_\_\_\_\_

# PROJETO DE LEI MUNICIPAL Nº \_\_\_\_/2025

**EMENTA: Institui o cadastro e licenciamento obrigatório de bicicletas no Município de Curitiba, regulamenta o trânsito de bicicletas em vias públicas com base nos artigos 184, 255 e 129 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), cria penalidades específicas, e dá outras providências.**

**Lei LUCAS VICENTE MACHADO.**

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o cadastramento, licenciamento e fiscalização do uso de bicicletas no Município de Curitiba, visando à segurança de todos os usuários do sistema viário, especialmente no transporte coletivo, em homenagem a LUCAS VICENTE MACHADO.

Art. 2º Todas as bicicletas em circulação nas vias públicas de Curitiba deverão ser cadastradas e licenciadas junto ao órgão municipal de trânsito.

§1º O cadastramento será gratuito para bicicletas de uso individual e obrigatoriamente vinculado a um responsável maior de idade.

§2º Para o cadastramento será exigido:

- Documento pessoal do proprietário;
- Nota fiscal de compra ou declaração de posse;
- Comprovação de residência no Município.

§3º Bicicletas de uso comercial, de entrega ou compartilhadas estarão sujeitas a regulamentação específica adicional.

Art. 3º O licenciamento das bicicletas consistirá na emissão de um selo de identificação, que deverá ser fixado de forma visível no quadro do veículo.

§1º A punibilidade pela ausência de licenciamento ou pelo descumprimento desta Lei seguirá as sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especialmente nos artigos 184 e 255.

Câmara Municipal de Curitiba  
Divisão de Protocolo

Recebido em: 29/04/25

Às 9:35 horas.

Maurício

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará, no prazo de 90 (noventa) dias, a forma de cadastramento, os locais para registro, critérios de fiscalização e campanhas educativas.

Art. 5º As bicicletas deverão respeitar o disposto nos artigos 184, 255 e 129 do Código de Trânsito Brasileiro, observando ainda o uso obrigatório dos equipamentos de segurança obrigatórios (campainha, sinalização noturna, espelho retrovisor e freios em bom estado de conservação).

Art. 6º Ficam criadas campanhas permanentes de orientação e conscientização para ciclistas, pedestres e motoristas, promovidas pelo Município em conjunto com o SINDIMOC, visando reduzir acidentes e salvar vidas no transporte coletivo.

Art. 7º O descumprimento das disposições desta Lei acarretará as sanções previstas no artigo 255 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sendo:

- Infração: Média;
- Valor da multa: R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos);
- Penalidade adicional: Apreensão da bicicleta.

Parágrafo único A fiscalização, aplicação das penalidades e eventuais apreensões de bicicletas serão realizadas pelos órgãos competentes de trânsito do Município.

Art. 8º As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta dos recursos arrecadados pela Secretaria Municipal de Trânsito, especialmente oriundos de multas de trânsito e da arrecadação do Sistema de Estacionamento Regulamentado (ESTAR).

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



## JUSTIFICATIVA

O estudante Lucas Vicente Machado, de 15 anos de idade, não resistiu a ferimentos decorridos do acidente com um onibus biarticulado do transporte público, na Linha Verde, no Bairro Xaxim, na Capital Paranaense.

O adolescente foi atingido enquanto pegava "rabeira" no coletivo. Nesse tipo de ocorrência, a vítima tenta pegar impulso com a velocidade do ônibus. A prática é considerada "ilegal e perigosa" pelo Código de Trânsito Brasileiro.

No caso deste final de semana, o rapaz estava de bicicleta, junto com outros dois adolescentes. O estudante ferido foi levado para o hospital, mas não resistiu.

O presente projeto de lei busca proteger vidas e garantir a segurança de todos os usuários do sistema viário municipal, especialmente dos passageiros e operadores do transporte coletivo de Curitiba.

De acordo com dados recentes, Curitiba registrou em um único ano 2.059 acidentes envolvendo bicicletas, resultando em 1.201 feridos e 20 mortes. Esses números alarmantes revelam a urgência de regulamentar o trânsito de bicicletas para reduzir o risco de novos acidentes fatais.

Além disso, o setor de transporte coletivo, ao qual os motoristas e cobradores pertencem, é um dos que mais apresenta afastamentos por problemas de saúde mental, com mais de 538 trabalhadores afastados no último ano. Isso evidencia que o trauma e a insegurança viária afetam diretamente a saúde e a qualidade de vida dos trabalhadores.

Baseado nos princípios de responsabilidade compartilhada previstos no Código de Trânsito Brasileiro, especialmente nos artigos 184, 255 e 129, este projeto propõe:

- Cadastramento e licenciamento obrigatório das bicicletas;
- Vinculação da responsabilidade aos ciclistas;
- Fiscalização efetiva;
- Campanhas de conscientização.

A dificuldade (pelo menos até o advento da norma sob comento) para fiscalização dos ciclistas e pedestres (e, conseqüentemente, imposição de penalidades) decorre do fato de que todo o sistema de aplicação e processamento das multas de trânsito

pressupõe a existência de um registro de veículo, para que nele sejam lançadas as correspondentes punições por atos cometidos pelo proprietário e/ou condutor.

No caso das bicicletas, a questão já poderia ser facilmente resolvida, a depender do interesse de cada município, posto que o CTB admite a possibilidade de se exigir o registro e licenciamento de veículos de propulsão humana, conforme lei municipal do domicílio ou residência de seu proprietário (artigo 129), sendo possível, inclusive, a criação de Autorização específica para sua condução, sob responsabilidade também do ente local (§ 1º do artigo 141); por conseguinte, havendo LEI MUNICIPAL determinando o registro e licenciamento de bicicletas, qualquer infração de trânsito já poderia ser punida, mesmo antes da edição da Resolução n. 706/17.

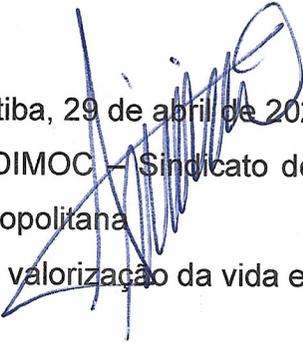
Diante do exposto e em consonância com o Princípio da Especialidade, que consagrado na máxima latina *lex specialis derogat legi generali*, é um dos cânones clássicos de interpretação e aplicação do Direito. De acordo com esse princípio, em caso de conflito entre normas jurídicas, prevalecerá a norma especial sobre a norma geral.

A norma especial é aquela que disciplina de forma mais específica e detalhada determinada matéria ou situação jurídica. Já a norma geral regula de maneira ampla e abrangente um conjunto de situações. Quando ambas as normas são aplicáveis a um mesmo caso concreto, a lei especial prevalece, restringindo a incidência da lei geral no ponto específico que disciplina. Ao criar uma norma especial, pretendeu tratar diferenciadamente determinada situação, conferindo-lhe um regime jurídico próprio, adequado às suas peculiaridades.

Esse princípio é aplicável tanto na esfera do direito material (como no Direito Civil, Penal, Administrativo) quanto no direito processual. Atua como critério de hierarquização normativa, sem, contudo, alterar a posição formal das normas no ordenamento jurídico — ou seja, a especialidade não implica revogação da lei geral, mas apenas sua não aplicação ao caso específico.

O SINDIMOC reafirma seu compromisso de atuar na defesa da saúde dos trabalhadores e na busca por menos vítimas de trânsito, reforçando que proteger vidas é uma responsabilidade de toda sociedade.

Propomos, assim, a aprovação da Lei LUCAS VICENTE MACHADO, como forma de prevenir futuras perdas e promover a vida.



Curitiba, 29 de abril de 2025.

SINDIMOC – Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Ônibus de Curitiba e Região  
Metropolitana

Pela valorização da vida e da segurança no transporte coletivo.