

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. FRED LINHARES)

Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tratar da circulação de ciclistas.

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, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tratar da circulação de ciclistas.

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

“Art. 58.

§
1º

§ 2º *Nas hipóteses previstas no caput, em locais previamente sinalizados, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas em grupos ou paralelamente em pares.” (NR)*

“Art. 75.

§ 3º *Nas campanhas de que trata este artigo deverão ser abordados temas relacionados à circulação e proteção dos ciclistas.” (NR)*

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa vigorar com as seguintes alterações:

Art. 24.

.....



III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias, ciclofaixas e áreas de proteção ao ciclismo de competição;

.....
§ 10. *A definição de áreas de proteção ao ciclismo de competição prevista no inciso III fica dispensada quando não houver condições técnicas, devidamente justificada, para sua instalação.” (NR)*

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Art. 58 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), determina que *“nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores”*.

Portanto, de acordo com esse dispositivo, as bicicletas, quando trafegam em grupo, devem trafegar em fila indiana. Alguns países, contudo, permitem que os ciclistas pedalem em duplas paralelamente, desde que não coloquem em risco a segurança e não dificultem a fluidez do trânsito. Ou seja, a regra geral continua a ser o tráfego de bicicletas pelo bordo da pista, entretanto, permite a circulação delas em paralelo ou em grupos, em vias e horários em que o tráfego possa ser feito com segurança e sem provocar congestionamentos.

Assim, atendendo à reivindicação dos ciclistas, estamos incluindo dispositivo que permite a circulação das bicicletas em grupo ou paralelamente em pares, em vias previamente autorizadas pela autoridade com circunscrição sobre elas. Isso permitirá a sinalização adequada das vias onde o tráfego dos ciclistas em grupo ou de forma paralela é permitido e a conscientização dos usuários para a situação especial de tráfego nesses locais.



Outro ponto importante para a segurança dos ciclistas, diz respeito à conscientização dos demais usuários da via quando ao tráfego das bicicletas. Os artigos do Capítulo VI do CTB, tratam especificamente sobre a educação para o trânsito, incluindo campanhas educativas a serem desenvolvidas pelos componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

Nesse sentido, o art. 75 do CTB prevê que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito. O § 1º desse artigo define que os órgãos ou entidades do SNT deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

Além de campanhas pontuais, no mês de maio de cada ano a Secretaria Nacional de Trânsito lança campanha educativa com o nome de “Movimento Maio Amarelo” com o objetivo de chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito.

Não há, entretanto, no texto do CTB, referência ao lançamento de campanhas educativas para a circulação segura de ciclistas, o que, em nosso entender, faz-se necessário para melhorar a conscientização da população quanto à necessidade de proteção dos ciclistas nas vias do nosso País. Por esse motivo, estamos propondo a alteração do CTB para prever que nas campanhas educativas de trânsito sejam abordados temas relacionados à circulação e proteção dos ciclistas.

Outro tema relevante para a segurança dos ciclistas diz respeito às áreas de proteção ao ciclista competitivo (APCCs). Trata-se de uma ideia inovadora que já existe em algumas cidades de grande porte, como Rio de Janeiro, Fortaleza e Salvador. Consiste no fechamento de faixa (s) de rolamento para uso exclusivo pelos praticantes do ciclismo, durante dias e horários específicos e pré-determinados, normalmente, entre o final da madrugada e começo da manhã, antes do início do grande fluxo de veículos no trânsito cotidiano.



Em que pese não ser atribuição da União a destinação de APCCs, estamos propondo o apontamento da criação de locais para o apoio à prática do ciclismo, fazendo constar no texto da Lei nº 12.587/2012, como diretriz para a elaboração dos planos de mobilidade urbana. Entretanto, a definição dessas áreas fica dispensada quando não houver condições técnicas, devidamente justificada, para sua instalação, como, por exemplo, a topografia e a configuração do sistema viário existente.

Certo de que se trata de importante matéria para a segurança dos ciclistas, contamos com o apoio dos nobres Pares para a sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado FRED LINHARES

2025-574

