

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015

Apensados: PL nº 3.556/2015 e PL nº 5.367/2020

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a valorização do transporte cicloviário.

**Autor:** SENADO FEDERAL - RANDOLFE RODRIGUES

**Relatora:** Deputada DUDA SALABERT

## I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.764, de 2015, de autoria do Senador Randolfe Rodrigues pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para fortalecer a institucionalização do transporte cicloviário na política de mobilidade urbana.

Em sua justificativa, o autor afirma que o transporte cicloviário tem características que o tornam particularmente adequado às condições da mobilidade urbana no Brasil, sendo econômico, saudável e ambientalmente sustentável. Argumenta que para desenvolver todo o potencial do transporte cicloviário, é necessário que ele seja institucionalizado na política nacional de mobilidade urbana, com facilidades aos ciclistas, na forma de ciclovias, ciclofaixas, acompanhadas de semáforos e sinalização específica.

O autor destaca ainda a importância da integração com o transporte coletivo através da oferta de bicicletas públicas de uso compartilhado nas proximidades de estações de metrô e terminais de ônibus, permitindo a devolução em local distinto do ponto inicial, conforme a



conveniência do usuário. Este sistema dispensaria o usuário da necessidade de estacionar ou carregar a bicicleta em áreas impróprias para pedalar, além de eliminar a preocupação com o risco de furto do veículo.

Ao projeto original foram apensados:

- PL nº 3.556/2015, de autoria do Sr. Carlos Henrique Gaguim, que reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular, obrigando a previsão de um percentual de ciclovias em função da extensão da malha viária urbana; e
- PL nº 5.367/2020, de autoria do Sr. Juninho do Pneu, que obriga a previsão de um percentual de ciclovias em todos os projetos de modificação da malha viária urbana e torna seu uso modalidade de transporte regular.

O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento Urbano e de Constituição e Justiça e de Cidadania (mérito e art. 54 RICD).

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião realizada em 07/12/2016, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.764, de 2015, e de seus apensados, nos termos do substitutivo apresentado pelo Relator, Deputado João Paulo Papa.

O substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transportes criou um capítulo específico denominado "*Das Diretrizes para a Regulação do Transporte Cicloviário*", reconhecendo a bicicleta como modalidade de transporte regular individual e obrigando a previsão de ciclovias ou ciclofaixas em projetos de construção ou adequação viária. O texto também alterou o §2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, determinando que cidades com mais de 500 mil habitantes devem elaborar um plano de transporte integrado com previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, além de incluir exceções à obrigatoriedade em áreas com relevo acidentado ou vias históricas mediante comprovação por estudo técnico.



À sua vez, a Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião realizada em 09/11/2022, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.764, de 2015, e de seus apensados, nos termos do substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes.

A matéria tramita em regime de prioridade e, após a sua análise pelas Comissões, será objeto de apreciação pelo Plenário, conforme o art. 24, inciso I e art. 151, inciso II, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

É o relatório.

## II - VOTO DA RELATORA

Nos termos do art. 32, inciso IV, alíneas "a" e "e", do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), compete a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) examinar a constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e o mérito do Projeto de Lei nº 2.764, de 2015, dos apensados - Projeto de Lei nº 3.556, de 2015 e Projeto de Lei nº 5.367, de 2020 -, bem como do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes.

Inicialmente, quanto à constitucionalidade formal das proposições, há três aspectos centrais a serem analisados: (I) a competência legislativa para tratar da matéria; (II) a legitimidade da iniciativa para deflagrar o processo legislativo; e (III) a adequação da espécie normativa utilizada à luz do que autoriza a Constituição Federal.

Sob esses parâmetros, observa-se que a matéria é de competência concorrente entre a União, os Estados e o Distrito Federal, nos termos do art. 24, inciso I, da Constituição Federal e está inserida no âmbito de atribuição da União para editar normas gerais sobre o assunto, como dispõe também o art. 21, XX, da Constituição Federal. A iniciativa parlamentar é legítima (art. 61, *caput*, da CF/88), uma vez que o tema não se insere no rol de iniciativas privativas e exclusivas previsto no texto constitucional. Por fim,



revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de lei ordinária, visto não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para disciplina do assunto.

Sob o prisma da constitucionalidade material, em termos gerais, a proposição original, seus apensados e os substitutivos aprovados não contrariam princípios ou regras constitucionais, o que denota a validade da atividade legiferante do Congresso Nacional.

Ademais, as proposições apresentam juridicidade, uma vez que inovam no ordenamento jurídico e se harmonizam a ele, além de serem dotadas de generalidade normativa e observarem os princípios gerais do direito.

Quanto à técnica legislativa, as proposições seguem os ditames da Lei Complementar nº 95/1998, que trata de regras de elaboração legislativa.

Excepcionam-se alguns pontuais ajustes de técnica legislativa a serem realizados no art. 2º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes que modifica o art. 41 da Lei nº 10.257/2001, alterado pela Lei nº 13.146/2015, acrescentando uma linha pontilhada após o § 2º, a fim de evitar a revogação accidental do § 3º acrescido pela Lei alteradora daquele dispositivo. Além disso, a redação do art. 7º-A introduzido pelo art. 5º do mesmo Substitutivo na Lei nº 12.587/2012 foi aprimorada, motivos pelos quais ofereço a Subemenda Substitutiva anexa.

Quanto ao mérito da proposição, cabe salientar que ela busca fortalecer a institucionalização do transporte cicloviário na Política Nacional de Mobilidade Urbana, concretizando o direito constitucional ao transporte, incluído no art. 6º da Constituição Federal, e promovendo a mobilidade urbana sustentável, em consonância com os princípios da eficiência e da proteção ao meio ambiente.

Ademais, a matéria é oportuna e conveniente. Os projetos mostram-se extremamente oportunos no atual contexto de mobilidade urbana do país, onde a integração de modos de transporte e a priorização de meios



sustentáveis representam soluções viáveis para os crescentes problemas de congestionamento, poluição e qualidade de vida nas cidades brasileiras.

O fortalecimento do transporte ciclovitário por meio da institucionalização de bicicletas públicas compartilhadas, da implantação de infraestrutura adequada e da inclusão do sistema ciclovitário nos planos de mobilidade urbana vai ao encontro das melhores práticas internacionais e atende às crescentes demandas da população por alternativas de deslocamento econômicas, saudáveis e ambientalmente responsáveis.

Demais disso, a proposição está alinhada com os princípios estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), especialmente com a diretriz que prioriza os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, contribuindo assim para o desenvolvimento urbano sustentável e para a efetivação do direito social ao transporte, previsto no art. 6º da Constituição Federal.

Pelas razões expostas, concluímos o voto no sentido da constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.764, de 2015, dos apensados - Projeto de Lei nº 3.556, de 2015 e Projeto de Lei nº 5.367, de 2020 -, bem como do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes; e, no mérito, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.764, de 2015, dos apensados - Projeto de Lei nº 3.556, de 2015 e Projeto de Lei nº 5.367, de 2020 -, bem como do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, na forma da Subemenda Substitutiva anexa.

Sala da Comissão, em 26 de maio de 2025.

Deputada DUDA SALABERT  
Relatora

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**



## SUBEMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a valorização do transporte cicloviário.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre o incentivo ao uso da bicicleta no transporte urbano e a implantação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 2º O § 2º do art. 41 da Lei nº 10.257, 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 41. ....*

*§ 2º No caso das cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, com previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas.*

*.....”(NR)*

Art. 3º Os incisos I e II do § 3º do art. 3º da Lei nº 12.587, de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 3º .....*

*§ 3º .....*

*I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias, ciclovias e ciclofaixas;*

*II – estacionamentos, incluindo bicicletários e paraciclos;*

*.....”(NR)*



Art. 4º O inciso VIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º .....

*VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, incluindo bicicletas públicas de uso compartilhado, para a realização de viagens individualizadas;*

..... (NR)”

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 26 de maio de 2025.

Deputada DUDA SALABERT  
Relatora

