Comissão de Legislação e Justiça

Parecer de 1º turno sobre o Projeto de Lei nº 951/2026

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 951/2026, de autoria do Executivo, **"institui o Programa Municipal de Prevenção de Acidentes com Bicicletas, Patinetes Elétricos e Equipamentos de Mobilidade Individual no Município de Belo Horizonte"**.

A proposição pretende instituir programa de caráter essencialmente educativo e preventivo, voltado à conscientização dos usuários de bicicletas, patinetes elétricos e demais equipamentos de mobilidade individual, ao respeito às normas de circulação e de trânsito, à proteção dos pedestres e à promoção da convivência segura entre os diversos usuários do espaço público.

Entre as ações previstas encontram-se a realização de campanhas educativas, a divulgação de informações sobre circulação segura e utilização das estruturas cicloviárias, a orientação quanto ao uso de equipamentos de proteção e aos riscos relacionados ao excesso de velocidade e à condução sob influência de álcool, além de ações específicas voltadas a usuários iniciantes e à orientação sobre estacionamento adequado.

O projeto prevê, ainda, a possibilidade de utilização de programas, projetos e estruturas administrativas já existentes, bem como a realização de ações integradas e parcerias com instituições públicas e privadas, condicionando a implementação do Programa à conveniência e oportunidade administrativa e à disponibilidade dos recursos existentes.

Nos termos do artigo 52, inciso I, alínea "a" do Regimento Interno da Câmara Municipal de Belo Horizonte, o projeto foi distribuído à Comissão de Legislação e Justiça para análise de sua constitucionalidade, legalidade e regimentalidade.

II – FUNDAMENTAÇÃO

PROTOCOLIZADO CONFORME PORTARIA Nº 21.902 / 2024
Data: 29/01/26
Hora: 14:03:12

2.1 – Constitucionalidade

A análise da constitucionalidade de uma proposição legislativa demanda a verificação de sua compatibilidade material e formal com a Constituição da República, a Constituição do Estado de Minas Gerais e a Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte.

Sob o aspecto da competência legislativa, a matéria encontra-se inserida no âmbito do interesse local, uma vez que se refere à mobilidade urbana, à segurança na circulação e à adequada convivência entre os diferentes usuários dos espaços públicos do Município.

A Constituição da República atribui aos Municípios competência para legislar sobre assuntos de interesse local e para suplementar a legislação federal e estadual no que couber, nos termos do art. 30, incisos I e II.

Embora a União detenha competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, o Projeto de Lei em análise não pretende estabelecer novas normas de circulação, criar infrações de trânsito ou modificar requisitos técnicos dos veículos e equipamentos abrangidos. Seu conteúdo restringe-se à instituição de política municipal de caráter educativo e preventivo, utilizando como referência as regras de trânsito já estabelecidas pela legislação competente.

A matéria guarda, ainda, compatibilidade com a própria estrutura constitucional da política de mobilidade urbana e com o dever estatal de promoção da segurança no trânsito.

No que diz respeito à iniciativa legislativa, também não se verifica vício. O art. 88, inciso II, da Lei Orgânica do Município reserva ao Prefeito, entre outras matérias, aquelas referentes à criação, organização e definição de atribuições de órgãos e entidades da Administração Pública. A proposição, contudo, não cria órgão ou

entidade administrativa, cargo ou função pública, tampouco modifica competências legalmente atribuídas a órgãos municipais específicos. Ao contrário, o texto expressamente possibilita a utilização de programas, projetos, equipamentos e estruturas já existentes e condiciona a implementação das ações à conveniência e oportunidade da Administração Pública e à disponibilidade dos recursos existentes.

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, consolidada no Tema nº 917 da repercussão geral, estabelece que não há usurpação da iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo pelo simples fato de lei de iniciativa parlamentar gerar eventual despesa para a Administração, desde que não trate da estrutura ou das atribuições de seus órgãos nem do regime jurídico dos servidores públicos. A orientação é aplicável ao caso em exame, uma vez que o projeto estabelece diretrizes gerais de política pública sem interferir na organização interna do Executivo ou determinar a atuação específica de determinado órgão municipal. Não se vislumbra, portanto, ofensa ao princípio da separação dos Poderes ou à reserva de iniciativa do Chefe do Poder Executivo.

Entretanto, considerando a natureza da matéria e a recente ampliação dos sistemas de micromobilidade compartilhada no Município, entende-se possível aperfeiçoar a proposição por meio de Substitutivo-Emenda, com o acréscimo de quesitos técnicos, sem alteração de sua essência. O texto substitutivo ora apresentado mantém o caráter educativo e orientativo do Programa, mas incorpora elementos destinados a conferir maior efetividade às ações preventivas, notadamente:

a) a proteção especial dos usuários mais vulneráveis do espaço público, como pedestres, crianças, idosos, pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida;

b) a utilização, quando disponíveis, de dados sobre acidentes, ocorrências e irregularidades para orientar as ações educativas;

c) a orientação específica acerca de condutas de risco, como circulação em sentido contrário ao autorizado, desrespeito à sinalização, transporte irregular de passageiros e utilização dos equipamentos por pessoas que não atendam aos requisitos aplicáveis;

d) a orientação clara e ostensiva aos usuários de sistemas compartilhados, especialmente usuários iniciantes; e

e) a articulação, de caráter facultativo, com empresas operadoras dos sistemas de compartilhamento, sem criação de obrigações administrativas específicas ou ingerência no modelo operacional adotado pelo Poder Executivo.

Tais alterações guardam pertinência temática integral com o projeto e reforçam seu caráter preventivo, sem inovação em matéria reservada ao Poder Executivo. Dessa forma, **conclui-se pela constitucionalidade do Projeto de Lei nº 951/2026, com apresentação de Substitutivo-Emenda**.

2.2 – Legalidade

A análise da legalidade consiste na verificação da compatibilidade da proposição com a legislação federal, estadual e municipal aplicável à matéria.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece que a educação para o trânsito é direito de todos e dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, prevendo a realização de ações permanentes de educação e conscientização.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012, adota entre seus princípios a acessibilidade universal, a segurança nos deslocamentos e a equidade no uso do espaço público, estabelecendo, ainda, diretrizes destinadas à integração entre os diferentes modos de transporte.

No âmbito estadual, a Lei nº 23.929/2021 determina que as campanhas de educação para o trânsito deem especial atenção aos riscos relacionados à condução

de motocicletas, bicicletas e patinetes em desacordo com as regras previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

A matéria também encontra respaldo na legislação municipal. A Política Municipal de Mobilidade Urbana estabelece entre seus princípios a acessibilidade e a segurança nos deslocamentos e, entre suas diretrizes, a realização de ações educativas voltadas à conscientização da população.

De igual modo, o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte estabelece como objetivo estratégico do PlanMob-BH a promoção da segurança no trânsito e prevê ações educativas relacionadas aos meios não motorizados de transporte. No tocante especificamente ao sistema de circulação e segurança, o Plano Diretor estabelece como objetivo a diminuição do número de acidentes e vítimas no trânsito, priorizando iniciativas, projetos e investimentos voltados à segurança e ao desenvolvimento de ações educativas destinadas especialmente aos usuários mais vulneráveis.

A legislação municipal já prevê, portanto, base normativa para políticas de educação, segurança e prevenção de acidentes, de modo que a proposição não contraria o ordenamento vigente, mas busca organizar e reforçar essas ações em relação a modalidades de transporte que adquiriram maior presença no cotidiano urbano.

O Substitutivo-Emenda apresentado também promove ajuste de técnica e precisão jurídica no dispositivo referente aos equipamentos de proteção.

A redação original prevê orientação sobre "a importância da utilização de equipamentos de proteção, especialmente capacetes". A fim de evitar interpretação de que todos os equipamentos mencionados no projeto estariam submetidos às mesmas exigências normativas, propõe-se referência aos equipamentos de proteção "exigidos ou recomendados de acordo com a modalidade e com a regulamentação aplicável".

A alteração é relevante porque bicicletas, patinetes elétricos, ciclomotores e outros equipamentos de mobilidade individual possuem regimes jurídicos distintos, não sendo tecnicamente adequado transmitir, no âmbito de uma política pública educativa, a ideia de que determinada exigência de segurança seja obrigatória indistintamente para todos.

O substitutivo também prevê que as ações educativas possam considerar informações disponíveis sobre acidentes e irregularidades, direcionando campanhas aos comportamentos e locais de maior risco. A previsão encontra consonância com os princípios de eficiência, eficácia e efetividade que orientam a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Do mesmo modo, a inclusão de orientações relativas aos sistemas compartilhados mostra-se adequada à realidade atual da mobilidade urbana, sem impor obrigações contratuais ou operacionais diretamente às empresas credenciadas, limitando-se a permitir sua participação e incentivar a prestação adequada de informações de caráter educativo e preventivo.

Não se constata, assim, incompatibilidade com a legislação vigente. **Conclui-se, portanto, pela legalidade do Projeto de Lei nº 951/2026, com apresentação de Substitutivo-Emenda**.

2.3 – Regimentalidade

Quanto ao aspecto regimental, o projeto cumpre os requisitos formais exigidos pelo Regimento Interno da Câmara Municipal de Belo Horizonte, tendo sido regularmente protocolado e instruído com os documentos necessários para sua tramitação.

III - CONCLUSÃO

Assim, ante as razões expostas, **opino pela constitucionalidade, legalidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 951/2026, com apresentação de emenda.**

Belo Horizonte, 28 de outubro de 2026.

UNER AUGUSTO DE CARVALHO ALVARENGA:11676249630

Assinado de forma digital por UNER AUGUSTO DE CARVALHO ALVARENGA:11676249630
Dados: 2026.10.29 13:59:53 -03'00'

Vereador Uner Augusto - PL

Presidente da Comissão de Legislação e Justiça

EMENDA Nº ___ AO PROJETO DE LEI Nº 951/2026 (SUBSTITUTIVO)

Institui o Programa Municipal de Prevenção de Acidentes com Bicicletas, Patinetes Elétricos e Equipamentos de Mobilidade Individual no Município de Belo Horizonte.

A Câmara Municipal de Belo Horizonte decreta:

Art. 1º - Fica instituído, no Município de Belo Horizonte, o Programa Municipal de Prevenção de Acidentes com Bicicletas, Patinetes Elétricos e Equipamentos de Mobilidade Individual, com o objetivo de promover a educação para a mobilidade segura, a prevenção de acidentes e a convivência responsável entre os diferentes usuários dos espaços públicos.

Art. 2º - São objetivos do Programa:

I – promover a conscientização dos usuários de bicicletas, patinetes elétricos e demais equipamentos de mobilidade individual sobre a utilização segura dos equipamentos;

II – incentivar o respeito às normas de circulação e de trânsito aplicáveis;

III – estimular o respeito aos pedestres e aos demais usuários das vias e espaços públicos;

IV – orientar sobre os principais fatores de risco relacionados à utilização desses equipamentos;

V – incentivar comportamentos responsáveis e seguros durante a circulação;

VI – contribuir para a redução de acidentes e para a promoção da convivência segura entre pedestres, ciclistas, usuários de patinetes e outros equipamentos de mobilidade individual, motociclistas e motoristas;

VII – promover a proteção dos usuários mais vulneráveis do espaço público, especialmente pedestres, crianças, idosos, pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida;

VIII – estimular a adoção de medidas educativas e preventivas orientadas por informações disponíveis sobre acidentes, ocorrências e irregularidades relacionadas à utilização dos equipamentos de mobilidade individual.

Art. 3º - O Programa poderá ser desenvolvido por meio das seguintes ações:

I – campanhas educativas de prevenção de acidentes e promoção da segurança na mobilidade;

II – divulgação de informações sobre circulação segura, respeito aos pedestres, travessia de vias, utilização adequada das estruturas cicloviárias **e observância dos limites e locais de circulação previstos na regulamentação aplicável;**

III – orientação sobre **a utilização e a importância dos equipamentos de proteção exigidos ou recomendados para cada modalidade, de acordo com a regulamentação aplicável,** especialmente o capacete;

IV – divulgação de informações sobre os riscos relacionados:

a) ao excesso de velocidade;

b) à condução sob influência de álcool ou de outras substâncias que comprometam a capacidade de condução;

c) à circulação em sentido contrário ao autorizado;

d) ao desrespeito à sinalização de trânsito;

e) ao transporte de passageiros em desacordo com a regulamentação aplicável;

f) à utilização ou disponibilização do equipamento a pessoa que não atenda aos requisitos estabelecidos para sua condução; e

g) à utilização inadequada dos equipamentos;

V – ações educativas voltadas a usuários iniciantes de bicicletas, patinetes elétricos e equipamentos de mobilidade individual;

VI – incentivo à disponibilização, nos sistemas de compartilhamento de equipamentos de mobilidade individual, de orientações claras, acessíveis e ostensivas sobre as regras essenciais de circulação, segurança e utilização do serviço, especialmente antes da primeira utilização pelo usuário;

VII – distribuição ou divulgação de materiais educativos em espaços públicos, equipamentos municipais, escolas, unidades de saúde e meios digitais;

VIII – realização de ações de conscientização em ciclovias, ciclofaixas, parques, praças, áreas de lazer e demais locais de utilização desses equipamentos;

IX – divulgação de orientações sobre estacionamento e parada dos equipamentos, de modo a evitar a obstrução da circulação de pedestres **e, especialmente, de rotas acessíveis, pisos táteis, rampas e áreas destinadas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;**

X – promoção de ações educativas sobre a convivência segura entre os diferentes meios de deslocamento;

XI – utilização, quando disponíveis, de dados e informações relativos a acidentes, ocorrências, irregularidades e locais de maior risco para definição dos temas, públicos e locais prioritários das ações educativas;

XII – divulgação de orientações sobre a conduta adequada em situações de acidente ou incidente envolvendo equipamentos de mobilidade individual e sobre os canais disponíveis para comunicação da ocorrência;

XIII – outras medidas educativas e preventivas que contribuam para os objetivos desta Lei.

Art. 4º - Para a execução das ações previstas nesta Lei, o Município poderá:

I – utilizar programas, projetos, equipamentos e estruturas administrativas já existentes;

II – promover ações integradas entre os órgãos e entidades municipais competentes;

III – estabelecer parcerias com instituições de ensino, organizações da sociedade civil, entidades representativas, **empresas operadoras de sistemas de compartilhamento de equipamentos de mobilidade individual** e demais instituições interessadas;

IV – utilizar campanhas e ações educativas já desenvolvidas pelo Município relacionadas à segurança viária e à mobilidade urbana;

V – promover a divulgação das ações por meio dos canais oficiais de comunicação do Município;

VI – promover a articulação com as empresas operadoras de sistemas de compartilhamento para o desenvolvimento de ações educativas e preventivas destinadas aos respectivos usuários.

Art. 5º - As ações previstas nesta Lei terão caráter educativo, preventivo e orientativo, podendo ser implementadas de acordo com a conveniência e oportunidade da Administração Pública, observada a disponibilidade dos recursos humanos, materiais, financeiros e tecnológicos já existentes.

Art. 6º - A implementação do Programa de que trata esta Lei não implicará, por si só, a criação de novos órgãos, cargos, funções, estruturas administrativas ou despesas obrigatórias para o Município, podendo suas ações ser realizadas mediante a utilização dos recursos e estruturas já disponíveis.

Art. 7º - O Poder Executivo poderá regulamentar esta Lei, no que couber.

Art. 8º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

UNER AUGUSTO DE CARVALHO ALVARENGA:11676249630

Assinado de forma digital por UNER AUGUSTO DE CARVALHO ALVARENGA:11676249630
Dados: 2026.10.29 14:00:38 -03'00'

Vereador Uner Augusto - PL

Presidente da Comissão de Legislação e Justiça