



**PARECER Nº 435, DE 2026, DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO,
SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 979, DE 2025**

De autoria do Nobre Deputado Felipe Franco, o projeto em epígrafe “ESTABELECE NORMAS COMPLEMENTARES DE SEGURANÇA E PROTEÇÃO AOS CICLISTAS EM RODOVIAS E VIAS DE RESPONSABILIDADE ESTADUAL, INSTITUI DIRETRIZES OBRIGATÓRIAS PARA CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES E AUTORIZA CAMPANHAS PERMANENTES DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO FOCADAS NA MOBILIDADE CICLÍSTICA.”

A presente proposição esteve em pauta nos dias correspondentes às 128ª a 132ª Sessões Ordinárias (de 22 a 26/09/2025), não tendo recebido emendas ou substitutivos. Ato contínuo, vem a propositura à análise desta Comissão, a fim de ser apreciada quanto a seus aspectos constitucional, legal e jurídico, conforme previsto no artigo 31, § 1º, do Regimento Interno.

O projeto de lei sob exame institui, no âmbito do Estado de São Paulo, a Política Estadual de Proteção ao Ciclista, disciplinando medidas administrativas e operacionais relacionadas à segurança viária, à educação para o trânsito, à infraestrutura cicloviária e ao incentivo à mobilidade não motorizada. A proposição estabelece deveres para o DETRAN e para o DER, reafirma a obrigatoriedade de respeito à distância mínima lateral de 1,5 m no ultrapassamento de ciclistas, determina campanhas educativas permanentes, exige sinalização indicativa e iluminação adequada, bem como autoriza a criação de incentivos e programas de apoio à mobilidade ciclística. Trata-se de disciplina normativa voltada à redução de sinistros envolvendo ciclistas, à proteção da vida e à promoção de práticas sustentáveis de deslocamento em rodovias e vias estaduais.

Inicialmente, à luz do artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal, a dignidade da pessoa humana constitui fundamento da República Federativa do Brasil e projeta-se diretamente sobre as políticas de segurança no trânsito, ao exigir que o Estado e a coletividade adotem medidas preventivas para resguardar a integridade física e psíquica dos usuários das vias públicas. A Política Estadual de Proteção ao Ciclista, ao reforçar a observância da distância mínima lateral no ultrapassamento, exigir sinalização específica, prever iluminação adequada em trechos com circulação relevante de ciclistas e promover campanhas estruturadas de educação para o trânsito, densifica o conteúdo normativo da dignidade humana na esfera da mobilidade, uma vez que valoriza a vida e a integridade dos sujeitos mais vulneráveis no sistema viário, estabelecendo parâmetros objetivos que orientam condutas de motoristas, órgãos rodoviários e entidades responsáveis pela formação de condutores.

Nos termos do artigo 5º, caput, da Constituição da República, que assegura a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, a atuação estatal em matéria de trânsito deve ser pautada pela proteção reforçada da vida e da segurança das pessoas, especialmente quando em situação de maior exposição ao risco, como ocorre com ciclistas em rodovias e vias de tráfego compartilhado. A presente proposição, ao reafirmar o dever de respeito à distância lateral de 1,5m, determinar a implantação de sinalização indicativa da presença de ciclistas, exigir manutenção e iluminação adequadas das vias estaduais e vincular o DETRAN à inclusão obrigatória de conteúdos específicos de segurança para ciclistas na formação de condutores, traduz o direito fundamental à vida e à segurança em comandos normativos concretos, que orientam o comportamento dos diversos atores envolvidos no sistema de trânsito, sem restringir direitos fundamentais, antes, promovendo seu exercício em condições mais seguras.

Em sequência, no tocante à repartição de competências, o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal estabelece ser de competência privativa da União legislar

sobre trânsito e transporte. A propositura em análise, contudo, não inova no regime jurídico geral de trânsito nem cria novas infrações, penalidades ou regras de circulação em desconformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, limitando-se apenas a reafirmar regra já prevista no CTB quanto à distância lateral mínima de 1,5m no ultrapassamento de ciclistas, além de organizar, no plano estadual, deveres administrativos dirigidos ao DETRAN e ao DER, nos campos de educação para o trânsito, formação de condutores, sinalização, iluminação e infraestrutura cicloviária e autorizar a instituição de programas e incentivos voltados à mobilidade ciclística. Dessa forma, o projeto movimenta-se no âmbito da organização administrativa interna, da implementação de políticas de segurança viária e da execução das normas gerais federais, sem afrontar a competência normativa privativa da União em matéria de trânsito e transporte.

Por sua vez, o artigo 23, inciso XI, da Constituição Federal atribui competência comum à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito. Nesse contexto, a disciplina instituída pela propositura em análise, enquadra-se de modo direto nesse comando, pois determina ao DETRAN a inclusão de conteúdos obrigatórios sobre segurança do ciclista na formação e reciclagem de condutores, prevê campanhas educativas anuais e integra ações de fiscalização voltadas à proteção do usuário vulnerável. O foco central da proposição é precisamente o núcleo da competência cooperativa definida pelo texto constitucional, não havendo inovação sobre normas gerais federais, mas apenas a concretização, no plano estadual, de diretrizes que visam à preservação da vida e à prevenção de sinistros de trânsito.

Na mesma linha, o artigo 24, inciso Ix, da Carta Magna, ao estabelecer a competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal em matéria de educação, cultura, ensino e desporto, autoriza a edição de normas estaduais que disciplinem a inclusão de conteúdos pedagógicos voltados à segurança do ciclista na formação de condutores. A Política Estadual de Proteção ao Ciclista, ao

incentivar práticas ciclísticas como meio de transporte, lazer e atividade física, insere-se nessa zona de competência concorrente, na qual o Estado de São Paulo pode complementar as normas gerais federais previstas no Código de Trânsito Brasileiro e na legislação educacional de trânsito e mobilidade urbana.

Ao mesmo tempo, os §§ 1º e 2º do artigo 24 da Constituição Federal, ao estabelecerem que, no âmbito da legislação concorrente, a competência da União limita-se à edição de normas gerais, sem exclusão da competência complementar dos Estados, conferem suporte normativo direto para que o Estado de São Paulo detalhe mecanismos específicos destinados à proteção do ciclista, à educação para o trânsito e à infraestrutura cicloviária em rodovias sob sua jurisdição. A propositura não cria novas regras gerais de trânsito, mas atua na esfera própria da suplementação legislativa estadual ao organizar campanhas educativas permanentes, exigir a inclusão de conteúdos obrigatórios sobre segurança do ciclista na formação e reciclagem de condutores, determinar a instalação de sinalização indicativa da presença de ciclistas, prever iluminação e manutenção adequadas e estabelecer diretrizes para a implantação de ciclofaixas, ciclovias ou acostamentos cicláveis quando tecnicamente viável. A iniciativa, portanto, não restringe, amplia ou modifica normas gerais federais; ao contrário, limita-se a viabilizar sua efetividade em âmbito estadual, densificando a execução das políticas de segurança viária e mobilidade sustentável, configurando exercício plenamente legítimo da competência legislativa complementar atribuída ao Estado.

Ademais, o artigo 25, caput e § 1º, da Constituição Federal, ao reconhecer que os Estados se organizam e regem por suas próprias Constituições e leis, reservando-lhes as competências que não lhes sejam vedadas pela Constituição da República, reforça a legitimidade da presente iniciativa. A matéria tratada pela iniciativa legislativa em apreço, não se insere no rol de competências privativas da União, ao contrário, insere-se em âmbito próprio de autonomia estadual, especialmente porque o projeto não altera normas gerais de trânsito, mas apenas disciplina ações

executivas relativas a vias e rodovias sob jurisdição do Estado de São Paulo. Trata-se, portanto, de típico exercício de competência residual e organizatória estadual, juridicamente legítimo e plenamente compatível com os limites constitucionais.

Além disso, o artigo 182 da Constituição da República estabelece que a política de desenvolvimento urbano, visa ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e ao bem-estar dos habitantes. Embora o foco da proposição recaia predominantemente sobre rodovias estaduais e vias sob responsabilidade estadual, o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte seguro, sustentável e acessível reforça essas diretrizes gerais de mobilidade urbana, contribuindo para a redução de impactos ambientais, para a melhoria da circulação nas cidades e para a integração entre modais. O projeto, ao fortalecer a segurança de ciclistas nas vias estaduais, complementa e potencializa políticas urbanas municipais voltadas à mobilidade ativa, sem invadir competências locais, mas oferecendo suporte normativo à circulação segura entre áreas urbanas e áreas intermunicipais.

Em contrapartida, o artigo 217, caput e § 3º, da Constituição Federal dispõe que é dever do Estado fomentar práticas desportivas formais e não-formais, e que o Poder Público incentivará o lazer como forma de promoção social. O ciclismo, enquanto atividade física, esporte e forma de lazer amplamente difundida, é diretamente beneficiado pelo conjunto de medidas propostas na propositura, que promove a segurança de ciclistas, aprimora infraestrutura adequada e reforça a educação e a fiscalização no trânsito. A criação de condições seguras para a prática ciclística, inclusive em rodovias, concretiza essa diretriz constitucional ao fornecer ambiente propício para o desenvolvimento de atividades esportivas e de lazer, reforçando o dever estatal de incentivo a práticas saudáveis, seguras e socialmente integrativas.

No âmbito estadual, a iniciativa encontra respaldo no artigo 180 da Constituição do Estado de São Paulo, determinando que, na formulação de diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano, o Estado e os Municípios devem assegurar o

pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e o bem-estar de seus habitantes. A Política Estadual de Proteção ao Ciclista, prevista na proposição, contribui diretamente para esse mandamento constitucional ao estruturar medidas que ampliam a segurança viária, disciplinam o compartilhamento seguro entre veículos automotores e bicicletas, exigem infraestrutura apropriada em rodovias estaduais e promovem campanhas educativas voltadas ao respeito mútuo no trânsito.

Outrossim, o artigo 217 da Constituição Paulista determina que ao Estado cumpre assegurar o bem-estar social, garantindo o pleno acesso aos bens e serviços essenciais ao desenvolvimento individual e coletivo. A mobilidade segura, especialmente para ciclistas, é serviço essencial à vida comunitária, ao deslocamento para o trabalho, à prática esportiva e ao lazer, inserindo-se no rol de bens indispensáveis ao desenvolvimento humano. A proposta legislativa, ao organizar ações de educação, infraestrutura, fiscalização e proteção direcionadas aos ciclistas, densifica esse comando constitucional, pois viabiliza o acesso seguro às vias públicas, reduz acidentes graves e promove ambiente social mais integrado e saudável. Assim, a proposição revela plena compatibilidade com o dever estatal de tutela do bem-estar social.

Por oportuno, o artigo 264 da Constituição do Estado de São Paulo estabelece que o Estado apoiará e incentivará as práticas esportivas formais e não formais, como direito de todos. O ciclismo, enquanto prática esportiva amplamente difundida, encontra no projeto uma plataforma concreta de estímulo seguro, ao garantir que rodovias e vias estaduais contem com sinalização específica, acostamentos adequados, eventual implantação de ciclofaixas ou ciclovias e iluminação apropriada. A criação de condições seguras para o uso esportivo e recreativo da bicicleta atende diretamente ao dever constitucional de incentivo às práticas esportivas, reduzindo barreiras, mitigando riscos e proporcionando maior segurança para o desempenho da atividade física em ambiente rodoviário.

Por derradeiro, o artigo 265 da Constituição Paulista determina que o Poder Público apoiará e incentivará o lazer como forma de integração social. A bicicleta é utilizada por parcela significativa da população como meio de lazer, recreação e convívio comunitário. A Política Estadual de Proteção ao Ciclista fortalece esse aspecto ao garantir ambiente viário mais seguro, campanhas educativas permanentes, infraestrutura adequada e convivência harmônica entre ciclistas e motoristas. Ao viabilizar o exercício seguro do lazer ciclístico, o projeto promove integração social, estimula hábitos saudáveis e contribui para a melhoria da qualidade de vida, em estrita consonância com o mandamento constitucional.

A compatibilidade com normas complementares mostra-se igualmente preservada. A iniciativa harmoniza-se, em primeiro plano, com a Lei Federal nº 9.503/1997 (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB), que reconhece a bicicleta como veículo e estabelece, entre outros comandos, a prioridade de proteção aos usuários mais vulneráveis e o dever de os veículos de maior porte zelarem pela segurança dos menores, disciplinando ainda a circulação de bicicletas em vias urbanas e rurais e tipificando como infração a ultrapassagem de ciclistas sem a distância lateral mínima de 1,5m, bem como a ausência de redução de velocidade ao ultrapassar pedestres e ciclistas.

Muito importante ressaltar que, o texto normativo apresentado, não altera tais regras, antes, as reafirma expressamente, ao remeter ao próprio CTB, e organiza, no âmbito estadual, medidas educativas, de fiscalização e de infraestrutura que viabilizam sua efetivação nas rodovias e vias sob responsabilidade do Estado, em consonância com as competências atribuídas aos órgãos executivos de trânsito e rodoviários, que incumbem o DER e o DETRAN de planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito, bem como promover programas de educação para o trânsito e controlar o processo de formação de condutores.

Ainda, a propositura dialoga com a Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao estabelecer, entre seus princípios, a promoção do acesso universal à cidade, a priorização dos modos de transporte não motorizados e coletivos e a mitigação dos custos ambientais e sociais dos deslocamentos. A Política Estadual de Proteção ao Ciclista, ao incentivar o uso da bicicleta, estruturar medidas de segurança e prever instrumentos de apoio municipal e de entidades da sociedade civil por meio de programas e editais, contribui para a implementação, em âmbito regional, dos princípios e diretrizes de mobilidade sustentável previstos na referida lei federal.

Ante o exposto, verifica-se que o Projeto de Lei objeto do presente parecer, encontra sólido respaldo constitucional e legal, respeita a repartição de competências, observa os princípios da Administração Pública e guarda compatibilidade com o ordenamento federal e estadual pertinente, sem revelar vício de ordem formal ou material que obste sua tramitação. Desse modo, concluo pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da proposta, legitimando seu regular prosseguimento e aprovação.

Assim, verificamos que a matéria é de natureza legislativa e, quanto ao poder de iniciativa, de competência concorrente, nos termos dos artigos 19 e 24, caput, da Constituição do Estado, combinados com os artigos 145, §1º, e 146, III, ambos do Regimento Interno.

Portanto, manifestamo-nos favoravelmente à aprovação do Projeto de Lei nº 979, de 2025.

Rafael Saraiva – Relator

APROVADO COMO PARECER O VOTO DO DEPUTADO RAFAEL SARAIVA, FAVORÁVEL.

Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, em 15/4/2026.

Thiago Auricchio – Presidente

Thiago Auricchio	Favorável ao voto do relator
Conte Lopes	Favorável ao voto do relator
Alex Madureira	Favorável ao voto do relator
Rômulo Fernandes	Favorável ao voto do relator
Reis	Favorável ao voto do relator
Ortiz Junior	Favorável ao voto do relator
Fábio Faria de Sá	Favorável ao voto do relator
Marta Costa	Favorável ao voto do relator