



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 720, DE 2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para estabelecer a previsão de utilização de faixas exclusivas de trânsito pelos veículos do serviço de transporte privado coletivo de passageiros.

**Autor:** Deputado GUILHERME UCHOA

**Relator:** Deputado RICARDO AYRES

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei em tela, de autoria do Deputado Guilherme Uchoa, visa alterar a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMNU), para estabelecer a previsão de utilização de faixas exclusivas de trânsito pelos veículos do serviço de transporte privado coletivo de passageiros.

O Autor argumenta que a proposta visa permitir que os veículos do serviço de transporte privado coletivo de passageiros também possam trafegar por faixas exclusivas dos veículos de transporte público coletivo. Além disso, a proposição promove ajuste no CTB para equiparar esses dois tipos de veículos de transporte coletivo de passageiros, no que tange à regulamentação do uso de faixas exclusivas pelo poder público com circunscrição sobre a via.





A proposição foi distribuída para as Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), sendo que esta última analisará a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa. A matéria está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões (RICD, art. 24, inciso II) e tramita em regime ordinário (RICD, art. 151, inciso III).

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise, de autoria do Deputado Guilherme Uchoa, pretende alterar a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMNU), para equiparar os veículos que prestam serviço de transporte privado coletivo de passageiros àqueles de transporte público coletivo, no que tange à utilização de faixas exclusivas de trânsito.

Como bem expõe o Autor, a utilização de faixas exclusivas de trânsito para ônibus ou vans decorre da vontade de o gestor público responsável pela via incentivar o uso do transporte coletivo em relação ao transporte individual de passageiros. Desse modo, para fins do resultado final esperado, qual seja, a redução do número de veículos individuais nas vias públicas, não importa se o veículo para o qual se pretende destinar faixa exclusiva preste serviço de transporte público ou privado. Os ganhos seriam os mesmos em ambas as situações.

Nessa mesma linha se manifestou o nobre Deputado Duda Ramos, ao proferir parecer sobre esta matéria perante esta Comissão. Por estarmos de acordo com o ilustre Colega, apropriamo-nos de alguns dos argumentos ali apontados, que transcrevemos a seguir:

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 119 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF  
Tel (61) 3215-2119 | [dep.ricardoayres@camara.leg.br](mailto:dep.ricardoayres@camara.leg.br)





As vias exclusivas de trânsito são uma solução essencial para melhorar a mobilidade urbana e garantir um transporte mais eficiente e rápido para os cidadãos. No caso do transporte privado de passageiros, a disponibilização de vias exclusivas pode trazer benefícios significativos. Ao permitir que esses veículos tenham um acesso privilegiado e sem congestionamentos, é possível reduzir o tempo de deslocamento dos passageiros, tornando o serviço mais atrativo e competitivo em comparação com o uso do transporte individual. Além disso, ao incentivar o uso de veículos particulares compartilhados, as vias exclusivas contribuem para a redução da quantidade de carros nas ruas, diminuindo o congestionamento e a emissão de poluentes.

Outro ponto importante é a promoção da segurança viária. Ao designar vias exclusivas para o transporte privado de passageiros, há uma segregação do tráfego, separando-o dos veículos particulares. Isso reduz o risco de acidentes, uma vez que os motoristas particulares profissionais estão mais familiarizados com as rotas e têm treinamento específico para dirigir de forma segura. Além disso, a possibilidade de um deslocamento mais rápido e livre de congestionamentos contribui para uma condução mais tranquila e menos estressante, evitando comportamentos imprudentes no trânsito.

Por fim, a implementação de vias exclusivas para o transporte privado de passageiros, pode ter um impacto positivo na economia local. Ao oferecer uma alternativa confiável e eficiente para a população, esses serviços impulsionam o setor de transporte e geram empregos diretos e indiretos. Além disso, a redução do tráfego e a melhoria na fluidez viária beneficiam outras atividades econômicas, como o comércio e o turismo, ao facilitar o deslocamento de pessoas e a entrega de mercadorias. Portanto, é fundamental que as autoridades considerem a implementação de vias exclusivas para o transporte privado de passageiros, reconhecendo sua





importância para a mobilidade urbana e para o desenvolvimento econômico da região.

Pelas razões expostas, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 720, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado RICARDO AYRES  
Relator

2024-14069

