



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

VOTO EM SEPARADO

(do Sr. Deputado DIEGO ANDRADE)

O projeto de lei em questão, de autoria do Deputado Guilherme Uchoa, propõe a regulamentação da circulação, em faixas exclusivas, de veículos do serviço de transporte coletivo privado de passageiros.

Entretanto, há necessidade de uma avaliação mais pormenorizada do tema tratado no Projeto de Lei nº 720, de 2023.

As faixas exclusivas surgiram nas avenidas das cidades brasileiras como solução necessária para melhorar a mobilidade urbana nas cidades, garantindo maior eficiência na locomoção dos cidadãos que utilizam os serviços de transporte público coletivo.

Essa premissa é uma diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana, esculpida na Lei nº 12.587, de 2012, que expressamente orienta os entes federativos no sentido de que o transporte público coletivo de passageiros tem prioridade sobre os demais modos de transporte privado.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

É preciso ressaltar que a utilização da faixa exclusiva pelo transporte público coletivo, trata-se verdadeiramente de necessidade da população brasileira, principalmente daqueles que utilizam o transporte público diariamente e como única opção de locomoção. O serviço público de transporte de passageiros corresponde a esse anseio quando reduz o tempo de trajeto, traz a possibilidade de utilizar veículos maiores, transportando maior número de passageiros, reduz a emissão de gases poluentes, fortalecendo-o como solução ambiental. Dado essa notoriedade de sustentabilidade, justifica-se que a faixa exclusiva, como o seu próprio nome indica, que a mesma deva ser “exclusiva”!

A faixa exclusiva traz em sua concepção qualidade, rapidez e eficiência, atributos esperados dos serviços públicos concedidos, em especial do serviço de transporte público coletivo, o qual a nossa Constituição Federal o qualifica como serviço essencial (art. 30, inciso V).

Não se admite, nos dias atuais, que o transporte público coletivo fique parado no congestionamento, quando, a bem da verdade, um ônibus transporta, em média, número de passageiros significativamente superior ao aos modos de transportes privados.

Com a competição que existiria na faixa exclusiva, caso o transporte privado coletivo trafegasse por ela, teríamos um resultado catastrófico e, evidentemente, um desrespeito à população que utiliza o transporte público coletivo.

A complexidade da operação do serviço de transporte público coletivo de passageiros é muito distinta da prestação de serviço do transporte coletivo privado, a começar por sua natureza: um constitui serviço público, enquanto o outro possui natureza privada. O transporte público coletivo é direito social (art. 6º da Constituição da República), inclusivo e sustentável, característica que os outros modos de transportes não possuem.

Tratando-se do direito de ir e vir da população brasileira, garantia constitucional do cidadão, e aqui se referindo àqueles que precisam do transporte público coletivo, uma vez que a sua grande maioria são pessoas de baixo poder aquisitivo e não possui alternativas de locomoção, evidencia-se um contrassenso o uso da faixa exclusiva pelo transporte coletivo privado.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Frisa-se: o transporte público coletivo urbano, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição da República, atribui ao Município a competência de organizar e prestar o serviço de transporte público, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, conferindo-lhe caráter essencial.

Diante disso, a proposta legislativa tem tela pecou pelo excesso ao tentar impor obrigação a um ente federativo distinto, qual seja, o Município. Deve-se atentar que a legislação federal precisar estar em consonância com todas as outras legislações, balizada pela definição de competência de cada ente federado, sob pena de trilhar no caminho da inconstitucionalidade.

Ao município é conferido o poder de organização da mobilidade local, sendo o ente federativo com legitimidade para, se necessário, realizar as alterações pertinentes, balizadas pelas diretrizes expostas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, concretizando, de fato, o direito de ir e vir de sua população.

Por conseguinte, não se pode admitir a alteração pretendida pelo Projeto de Lei nº 720, de 2023, no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O art. 184, inciso III do CTB foi incluído pela Lei nº 13.154, de 2015, para dar resposta ao desrespeito que ocorriam nas faixas exclusivas, por aqueles que não era autorizados a trafegarem nela.

Não é demais ressaltar que a inclusão do inciso III, no art. 184, do CTB, combateu rigorosamente os abusos cometidos, prejudicando diretamente a população que utiliza o transporte público coletivo. Já foi dito, mas frisamos novamente que o transporte público coletivo é um serviço público essencial para população brasileira, e assim deve-se ser priorizado tanto na política de mobilidade urbana como na política de trânsito de uma cidade.

Assim, com a manutenção do atual texto do artigo 184 do CTB é necessário para o planejamento, gestão e fiscalização do trânsito nas cidades, principalmente no atendimento de um dos princípios basilares da legislação de trânsito que é garantir um trânsito seguro para sociedade brasileira.

A alteração do artigo 184 do CTB, conforme exposto na proposta legislativa é o retorno a um passado, caracterizado por infrações de trânsito que prejudicavam





CÂMARA DOS DEPUTADOS

os serviços de transporte público e, conseqüentemente, todos aqueles que utilizavam nos seus deslocamentos diários.

Devemos estar atentos para as verdadeiras necessidades da sociedade brasileira

Nesse sentido, apresento meu voto em separado para que o Projeto de Lei nº 720, de 2023, seja rejeitado em sua integralidade.

Sala da Comissão, em ____ de abril de 2026.

Deputado DIEGO ANDRADE
(PSD/MG)

