



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 720-A, DE 2023

(Do Sr. Guilherme Uchoa)

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. RICARDO AYRES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2023

(Do Sr. GUILHERME UCHOA)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei 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.

Art. 2º O inciso III do art. 184 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 184.

.....
III - na faixa ou via de trânsito exclusivo, regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público e privado coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente:

.....” (NR)

Art. 3º O art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 23.



.....
Parágrafo Único. Para as medidas de restrição e controle de acesso e circulação de veículos em espaços exclusivos, previstas nos incisos I e IV do *caput*, os veículos utilizados no serviço de transporte privado coletivo, com capacidade igual ou superior a vinte e cinco passageiros, de fretamento contínuo, eventual ou turístico, serão equiparados aos utilizados no serviço de transporte público coletivo.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), também conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, permite que os entes federativos (União, Estados e Municípios), cada qual na respectiva circunscrição, regulem os serviços de transporte de cargas e passageiros. Além das definições dos diferentes modos e tipos de transporte de cargas e passageiros, a Lei estabelece os princípios, as diretrizes e os objetivos, bem como apresenta aos gestores federais, estaduais e municipais os principais instrumentos para a regulação dessa importante política pública.

Em particular, o art. 4º da Lei faz a distinção entre o serviço de transporte público e privado coletivo de passageiros. Adiante, o art. 23 elenca os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana. No entanto, ao tratar da dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte coletivo de passageiros, o inciso IV menciona apenas a modalidade de transporte público, deixando de contemplar a modalidade privada, como os ônibus de fretamento.

A reserva de faixas exclusivas para o tráfego de veículos do transporte coletivo de passageiros, em período integral ou em determinados dias e/ou horários, vem sendo adotada em diversas cidades brasileiras. O



objetivo de tal medida é o de priorizar e agilizar esse tipo de transporte de massa, em detrimento do transporte individual, de modo a otimizar a utilização dos espaços públicos. Assim, não se vislumbram razões para que os veículos utilizados no serviço de transporte privado coletivo de passageiros não sejam beneficiados com a autorização para circularem nas chamadas “faixas exclusivas de ônibus” e, desse modo, também contribuïrem para a mobilidade urbana.

Isso posto, a presente proposta visa determinar que as autoridades com circunscriçãõ sobre a via, ao instituírem medidas de restriçãõ e controle de acesso e circulaçãõ de veículos em espaços exclusivos, permitam o tráfeço em faixas exclusivas também pelos veículos do serviço de transporte privado coletivo de passageiros, sempre que aos veículos de transporte público coletivo a circulaçãõ for permitida.

Por oportuno, faz-se necessário adequar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trãnsito Brasileiro (CTB), à proposta em comento, de modo a equiparar os veículos destinados ao transporte privado coletivo de passageiros aos veículos de transporte público no dispositivo legal que permite o tráfeço desses veículos em faixas exclusivas, de acordo com regulamentaçãõ do poder público competente.

Certos de contar com o apoio de nossos Pares, esperamos ver este projeto bem acolhido por esta Casa.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado GUILHERME UCHOA

2023-527



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEGISLAÇÃO	ENDEREÇO ELETRÔNICO
LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503
LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012-01-03;12587



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

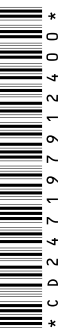




As vias exclusivas de trânsito são uma solução essencial para melhorar a mobilidade urbana e garantir um transporte mais eficiente e rápido para os cidadãos. No caso do transporte privado de passageiros, a disponibilização de vias exclusivas pode trazer benefícios significativos. Ao permitir que esses 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Ricardo Ayres (Republicanos/TO)

4

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

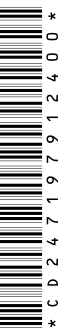
Apresentação: 18/11/2024 18:51:14.937 - CVT
PRL 2 CVT => PL 720/2023

PRL n.2



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

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD247197912400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ricardo Ayres



CD247197912400



Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 720, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo nominal, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 720/2023, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Ayres. O Deputado Diego Andrade apresentou voto em separado.

Participaram da votação os Senhores Deputados, com os respectivos votos:

Votaram sim: Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Flávio Nogueira, Guilherme Uchoa, Jonas Donizette, Milton Vieira, Rafael Fera, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Henderson Pinto, Ricardo Ayres e Zé Trovão, votaram não: Diego Andrade, Luiz Fernando Faria e Hugo Leal. Absteve-se de votar o Deputado Claudio Cajado.

Sala da Comissão, em 29 de abril de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente





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)



FIM DO DOCUMENTO