

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## PROJETO DE LEI Nº 3.450, DE 2023

Dispõe sobre a criação do PROGRAMA PARADA SEGURA, assegurando aos usuários prioritários (PCDs, idosos, gestantes, lactantes, pessoas com criança de colo, obesos e portadores de TEA) do transporte de plataformas de aplicativos de transporte, maior comodidade e segurança em sua viagem, dando outras providências.

**Autores:** Deputados MARCOS TAVARES E DANIEL AGROBOM

**Relatora:** Deputada LAURA CARNEIRO

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria dos Deputados Marcos Tavares e Daniel Agrobom, objetiva permitir que motoristas de aplicativos de plataformas digitais sejam franqueados a embarcar ou desembarcar passageiros que se encontram enquadrados na categoria de prioritários, nos termos da Lei 10.048, de 8 de novembro de 2000, em qualquer local, resguardadas as regras de segurança.

Em sua justificção os autores argumentam, em suma, que a criação do "Programa Parada Segura" autoriza que motoristas de aplicativos realizem o embarque e desembarque de passageiros de grupos prioritários, como gestantes, lactantes, idosos, pessoas com deficiência e pessoas com TEA, em qualquer local seguro, visando protegê-los da violência urbana e evitar que precisem percorrer longas distâncias a pé. Sustentam que, além de garantir maior comodidade e resguardar a integridade física desses usuários mais vulneráveis, a medida visaria oferecer segurança jurídica aos motoristas, evitando autuações por paradas fora dos locais pré-estabelecidos.



O projeto foi distribuído à Comissão de Viação e Transportes (CVT) e à Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), para análise de mérito, e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), cabendo-nos o pronunciamento, nos termos do art. 54 do Regimento Interno, sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Na CVT, a proposição foi aprovada com uma emenda supressiva do art. 4º do texto, que obriga estabelecimentos privados a franquear espaço para embarque e desembarque nos termos que especifica, sob a justificativa de que a medida conflitaria com o direito à propriedade privada e de que as prerrogativas de embarque e desembarque deveriam se limitar às vias públicas.

Na CDU, o projeto recebeu parecer pela aprovação com a emenda adotada pela CVT.

A matéria tramita conclusivamente, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD) e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 151, inciso III, do RICD.

Findo o prazo regimental, nesta Comissão não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## II - VOTO DA RELATORA

Sob o prisma temático desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estabelecido no art. 32, IV, "a", do Regimento Interno, nossa análise se circunscreve à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.450, de 2023 e da emenda aprovada pela Comissão de Viação e Transporte (CVT), nos termos do que preceitua o art. 54 do mesmo Estatuto.

Conforme relatado, o "Programa Parada Segura" autoriza que motoristas de aplicativos realizem o embarque e desembarque de passageiros de grupos prioritários, como gestantes, lactantes, idosos, pessoas com



deficiência e pessoas com TEA, em qualquer local seguro, visando protegê-los da violência urbana e evitar que precisem percorrer longas distâncias a pé.

Embora o texto do projeto não deixe clara a operacionalização desse embarque e desembarque, infere-se que a proposição pretende conferir prerrogativas de "livre parada" aos condutores de veículos de transporte por aplicativo quando em transporte de passageiros prioritários.

Quanto à **constitucionalidade formal** das proposições, consideramos os aspectos relacionados à competência legislativa, à legitimidade da iniciativa parlamentar e ao meio adequado para veiculação da matéria.

Conforme dispõe o art. 22, XI, da Constituição da República, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. É legítima a iniciativa parlamentar (art. 61, *caput*, da CF/88), uma vez que não incide, na espécie, reserva de iniciativa. Por fim, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de projeto de lei ordinária, visto não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para disciplina do assunto.

No que diz respeito ao exame da **constitucionalidade material, salvo dois pontos**, não vislumbramos qualquer óbice à tramitação das proposições, as quais não afrontam as normas de caráter material constantes da Carta Magna.

A primeira ressalva diz respeito ao teor do art. 4º, que tem o seguinte teor: *“fica permitido aos motoristas de aplicativos, devidamente cadastrados, a esperarem em uma área determinada pelos Shoppings, Hospitais, Eventos Esportivos, para embarcar passageiros, garantindo o liberalismo econômico, onde qualquer indivíduo terá direito concorrer com outras categorias de transporte de aluguel de passageiros, da mesma área”*. Conforme bem reconhecido no parecer da CVT, ao impor que estabelecimentos privados sejam obrigados a franquear livre acesso e permanência de veículos em seu âmbito, tal disposição afronta o direito à propriedade privada e o princípio da livre iniciativa. A emenda supressiva



adotada pela CVT corrige a questão, razão pela qual a adotamos como saneadora de vício de inconstitucionalidade.

O segundo aspecto refere-se à limitação dos destinatários da norma aos veículos de aplicativo. Isso porque a exclusão dos veículos de transporte individual público, os táxis, da prerrogativa de parada prevista na norma nos parece **contrária ao princípio da isonomia**, já que se trata de categorias de transporte que funcionam de maneira praticamente idêntica. Assim, entendemos ser necessário utilizar-se da nomenclatura que, de acordo com a legislação aplicável (art. 12 da Lei 12.587/2012), é abrangente das duas modalidades: transporte privado individual de passageiros.

Quanto ao requisito da **juridicidade**, observamos que o projeto examinado observa o princípio da generalidade normativa e inova no ordenamento jurídico, mas merece reparos destinados a adequá-lo à lógica do sistema nacional de trânsito e às normas de segurança viária vigentes.

Observe-se que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já traz a regulamentação das prerrogativas de livre parada e estacionamento. Confira-se, a respeito, o que dispõe o art. 29, VII e VIII do CTB:

*Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:*

*(...)*

*VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade no trânsito, **gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública**, observadas as seguintes disposições:*

- a) quando os dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;*
- b) os pedestres, ao ouvirem o alarme sonoro ou avistarem a luz intermitente, deverão aguardar no passeio e somente atravessar a via quando o veículo já tiver passado pelo local;*
- c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação intermitente somente poderá ocorrer por ocasião da efetiva prestação de serviço de urgência;*
- d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;*
- e) as prerrogativas de livre circulação e de parada serão aplicadas somente quando os veículos estiverem identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente;*
- f) a prerrogativa de livre estacionamento será aplicada somente quando os veículos estiverem identificados por dispositivos regulamentares de iluminação intermitente;*



**VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN; (grifos nossos)**

Perceba-se que, nos termos da legislação vigente, além dos veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, polícia, fiscalização e operação de trânsito e ambulâncias, os quais devem estar identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente, veículos prestadores de serviços de utilidade pública também podem ter a prerrogativa de livre parada e estacionamento, **mas para isso precisam estar devidamente sinalizados e identificados na forma estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.**

Feitas essas considerações, impende reconhecer que a presente iniciativa legislativa deve ser integrada ao ato normativo que já dispõe sobre o tema em âmbito nacional, em observância à diretriz contida na Lei Complementar nº 95/1998 no sentido de que o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei (art. 7º, IV).

Nesse passo entendemos que a transformação do 'Programa Parada Segura' em uma alteração direta no CTB é medida que atende ao princípio da consolidação das leis.

De igual forma, é preciso enquadrar a nova hipótese de livre parada e estacionamento à sistemática observada pelos demais veículos de serviços de utilidade pública, a qual está condicionada à regulamentação expedida pelo CONTRAN, que determine a forma adequada de sinalização e identificação dos veículos.

Assim, oferecemos um substitutivo que incorpora a emenda saneadora da CVT, sana o outro vício de inconstitucionalidade constatado, corrige a juridicidade do projeto, compatibilizando as disposições do projeto com as diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro e com as Resoluções do CONTRAN, bem como faz outros aprimoramentos de técnica legislativa, a saber:



- O texto original continha expressões como 'resguardadas as regras de segurança' ou 'devendo haver condições de segurança na parada'. Tais menções foram suprimidas por serem juridicamente redundantes, uma vez que a segurança viária é um pressuposto intrínseco de todo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), diploma ao qual o texto será integrado. Ao enquadrar esses veículos como “prestadores de serviço de utilidade pública” (Art. 29, VIII do CTB), o texto do substitutivo automaticamente os sujeita às exigências de sinalização e identificação estabelecidas pelo CONTRAN, o que já garante, de forma sistêmica, a segurança da operação.

- Expressões de cunho meramente explicativo ou principiológico, como a menção ao 'liberalismo econômico' ou definições detalhadas de plataformas, foram removidas por ferirem a técnica legislativa. Segundo a Lei Complementar nº 95/1998, o texto legal deve ser conciso, imperativo e isento de justificativas, que devem constar apenas na justificação do projeto.

Ressalte-se que a alteração na redação original, consubstanciada no Substitutivo ora apresentado, não representa incursão desta Comissão no mérito da proposta, o qual permanece preservado em sua essência: assegurar o direito de usuários prioritários (nos termos da Lei nº 10.048/2000) a um atendimento diferenciado no embarque e desembarque durante a utilização de transporte privativo individual de passageiros.

Ante o exposto, **o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.450, de 2023 e da Emenda Adotada pela Comissão de Viação e Transportes (CVT), desde que na forma do Substitutivo que ora apresentamos.**

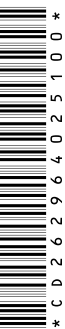
Sala da Comissão, em 18 de maio de 2026.



**Deputada Federal LAURA CARNEIRO**  
**Relatora**



2026-6739



# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.450, DE 2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código Brasileiro de Trânsito) para assegurar livre parada e estacionamento aos veículos de transporte privado individual de passageiros quando em transporte de usuários prioritários.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código Brasileiro de Trânsito) passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29.....  
.....

*§5º Os veículos de transporte privado individual de passageiros, quando em atendimento aos usuários prioritários de que trata a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, serão considerados prestadores de serviços de utilidade pública, para os fins do inciso VIII.” (NR)*

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2026.



**Deputada Federal LAURA CARNEIRO**  
**Relatora**

2026-7190

