



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.992, DE 2026 **(Do Sr. Vanderlan Alves)**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para disciplinar o direito de parada e o uso de faixas exclusivas por veículos de transporte público individual e de transporte remunerado privado individual de passageiros, e dá outras providências.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Vanderlan Alves – SOLIDARIEDADE/CE

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2026

(Do Sr. Vanderlan Alves)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para disciplinar o direito de parada e o uso de faixas exclusivas por veículos de transporte público individual e de transporte remunerado privado individual de passageiros, e dá outras providências.

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, para disciplinar o direito de parada e o uso de faixas exclusivas por veículos de transporte público individual e de transporte remunerado privado individual de passageiros, e dá outras providências.

Art. 2º As garantias previstas nesta Lei consistem em:

I – assegurar o direito de livre parada aos veículos de transporte público individual e de transporte remunerado privado individual de passageiros, quando em efetivo atendimento ao usuário;

II – autorizar, mediante regulamentação, a utilização de faixas exclusivas destinadas ao transporte coletivo por tais veículos, observados critérios técnicos, de segurança viária e de interesse público.

Art. 3º O art. 29 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 29.....

.....

Apresentação: 27/04/2026 12:27:41.627 - Mesa

PL n.1992/2026





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Vanderlan Alves – SOLIDARIEDADE/CE

§ 5º Consideram-se, para fins do inciso VIII do caput, como veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em operação de transporte de passageiros:

I – os veículos de aluguel destinados ao transporte público individual (táxi);

II – os veículos de transporte remunerado privado individual de passageiros, conforme legislação específica;

§ 6º Para fins do §5º deste artigo, será assegurado o direito de livre parada para embarque e desembarque de passageiros, nos termos de regulamentação do Contran, desde que não comprometam a segurança do trânsito, a fluidez da via ou a sinalização local.” (NR)

.....
Art. 184.

.....
“Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo aos veículos referidos no § 5º do art. 29 desta Lei, quando em efetivo serviço de transporte de passageiros e desde que observadas as normas regulamentares do Contran.” (NR)

Art. 4º Fica o Conselho Nacional de Trânsito autorizado a regulamentar:

I – as condições, limites e horários para utilização das faixas exclusivas de transporte coletivo por veículos de transporte individual;

II – os requisitos operacionais, tecnológicos e de fiscalização necessários à implementação da medida;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Vanderlan Alves – SOLIDARIEDADE/CE

III – os critérios de segurança viária e prioridade ao transporte coletivo urbano.

Art. 5º A utilização das faixas exclusivas por veículos de transporte individual:

I – não poderá prejudicar a prioridade estrutural do transporte coletivo;

II – deverá observar políticas locais de mobilidade urbana;

III – poderá ser restringida por ato da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante justificativa técnica.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos 120 (cento e vinte) dias de sua publicação oficial.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Vanderlan Alves – SOLIDARIEDADE/CE

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por objetivo promover a modernização do sistema de mobilidade urbana brasileira, por meio da alteração da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a fim de disciplinar o direito de parada e o uso de faixas exclusivas por veículos de transporte público individual (táxi) e de transporte remunerado privado individual de passageiros (transporte por aplicativo). A evolução dos meios de transporte nas últimas décadas, com a consolidação dos serviços por aplicativo e a permanência da relevância social dos táxis, exige do legislador um tratamento normativo mais eficiente, equilibrado e compatível com a realidade contemporânea dos deslocamentos urbanos.

Inicialmente, a concessão do direito de livre parada aos veículos de transporte individual, quando em efetivo atendimento ao usuário, garante maior acessibilidade, segurança e comodidade à população. Essa medida é de especial importância para pessoas com mobilidade reduzida, idosos e indivíduos com deficiência, que passam a ter a possibilidade de embarque e desembarque mais próximos de seus destinos, evitando deslocamentos desnecessários e exposição a riscos urbanos. Além disso, a flexibilização da parada amplia a eficiência do serviço, beneficiando todos os usuários que dependem diariamente dessas modalidades de transporte.

No que concerne à autorização, mediante regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito, para que veículos de transporte individual utilizem faixas exclusivas destinadas ao transporte coletivo, trata-se de medida de racionalidade viária. Dados de diversas cidades brasileiras mostram que o tempo médio de deslocamento nos grandes centros urbanos pode ultrapassar duas horas diárias. A inclusão desses veículos nas faixas exclusivas têm o potencial de reduzir significativamente esses tempos, beneficiando diretamente milhões de usuários. Estudos indicam que a perda de produtividade devido a congestionamentos pode





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Vanderlan Alves – SOLIDARIEDADE/CE

atingir bilhões de reais anualmente. Pesquisa realizada no município de São Paulo¹ estimou que a redução do tempo de deslocamento poderia gerar economia de até R\$ 45 bilhões por ano, em razão do aumento da produtividade. Assim, a medida impacta positivamente a economia urbana e a qualidade de vida da população.

É importante destacar que o projeto não retira a prioridade estrutural do transporte coletivo. Ao contrário, mantém a primazia do transporte de massa, condicionando o uso das faixas exclusivas à observância de critérios técnicos, de segurança viária e de interesse público, com possibilidade de restrições locais por ato fundamentado da autoridade de trânsito. Trata-se de modelo equilibrado e tecnicamente controlado, que respeita às políticas locais de mobilidade urbana e permite ajustes conforme a realidade de cada município, vedada qualquer interpretação que implique prejuízo ao transporte coletivo.

Do ponto de vista jurídico, a proposta está plenamente alinhada com o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, que confere à União a competência para legislar sobre trânsito, bem como com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), da eficiência administrativa e da função social da cidade. Ademais, respeita a autonomia dos entes federativos ao prever expressamente a possibilidade de regulamentação local e de restrições justificadas pelas autoridades de trânsito com circunscrição sobre a via.

Os principais beneficiados por esta proposta são os usuários de táxis e transporte por aplicativo, os trabalhadores urbanos e a população em geral, que passarão a contar com redução do tempo de deslocamento, ampliação da oferta de pontos de embarque e desembarque, melhoria na qualidade e na agilidade dos serviços prestados, além de maior segurança e acessibilidade, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida. Pesquisas indicam que a satisfação dos usuários de

¹ Redução do tempo de deslocamento melhora produtividade dos trabalhadores, disponível em: < <https://cbn.globoradio.globo.com/media/audio/314185/reducao-do-tempo-de-deslocamento-melhora-produtivi.htm>>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Vanderlan Alves – SOLIDARIEDADE/CE

serviços de transporte individual aumenta significativamente quando o tempo de viagem é reduzido, com índices de aprovação subindo em até 20%.

Trata-se de proposta moderna, equilibrada, constitucional e de elevado interesse público, capaz de melhorar a mobilidade urbana no Brasil sem comprometer a estrutura do transporte coletivo. O projeto insere-se no esforço de adequação da legislação de trânsito às novas realidades tecnológicas, sociais e econômicas, conferindo maior racionalidade, eficiência e inclusão ao sistema de deslocamentos urbanos.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a necessária discussão, eventual adequação e a rápida aprovação deste projeto de lei.

Gabinete Parlamentar, em 27 de abril de 2026.

Deputado **VANDERLAN ALVES**
Solidariedade/CE





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro1997-372348-norma-pl.html>

FIM DO DOCUMENTO