



**CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA**  
Casa Napoleão Laureano

---

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA, REDAÇÃO E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA – CCJRLP

---

**VOTOS VISTAS**

**PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 120/2025**

DISPÕE SOBRE A PERMISSÃO PARA VEÍCULOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO UTILIZAREM AS FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS DURANTE O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE NA CIDADE DE JOÃO PESSOA.

**AUTOR: VEREADOR CARLÃO PELO BEM – PL**

**RELATOR: FERNANDO MILANEZ**

**VISTAS: VEREADOR ODON BEZERRA**

**I – RELATÓRIO**

A Comissão de Constituição, Justiça, Redação e Legislação Participativa–CCJRLP recebeu, para exame e emissão de parecer, o Projeto de Lei Ordinária nº 120/2025, de autoria do Vereador Carlão Pelo Bem, que “DISPÕE SOBRE A PERMISSÃO PARA VEÍCULOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO UTILIZAREM AS FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS DURANTE O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE NA CIDADE DE JOÃO PESSOA”.

O Relator, Vereador Milanez Neto, emitiu parecer favorável no dia 25-04-2025.

É o breve relatório. Passa-se a opinar.



**CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA**  
Casa Napoleão Laureano

---

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA, REDAÇÃO E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA – CCJRLP

---

## **II – CONCLUSÃO**

Preliminarmente, quanto à constitucionalidade material, em que pese a inquestionável nobreza da propositura, percebe-se que há óbice ao seu regular trâmite.

A mobilidade urbana sustentável, conforme delineada no arcabouço normativo nacional, orienta-se pela prioridade conferida ao transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado.

**As faixas exclusivas de ônibus, nesse cenário, configuram-se como instrumentos essenciais à concretização dessa prioridade, assegurando maior velocidade, regularidade e eficiência operacional ao sistema coletivo, que beneficia um número muito superior de usuários em comparação ao transporte privado individual.**

Autorizar a circulação de veículos de transporte por aplicativo nessas faixas exclusivas, em comento, representa violação direta à hierarquia normativa vigente e compromete os objetivos traçados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece diretrizes e princípios que vinculam todos os entes federativos, impondo a necessidade de estrita observância em suas políticas locais. Em seu artigo 6º, inciso II, a norma federal é explícita ao preceituar a “**prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado**”, determinando que o espaço urbano seja administrado em favor da coletividade e da sustentabilidade.

Essa diretriz normativa não se limita à alocação física das vias, mas informa a interpretação de toda a legislação infraconstitucional que disciplina a mobilidade urbana. Nesse



**CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA**  
Casa Napoleão Laureano

---

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA, REDAÇÃO E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA – CCJRLP

---

**sentido, é imprescindível que a atuação municipal resguarde a primazia do interesse coletivo, sob pena de incorrer em afronta direta à legislação federal de regência.**

Além disso, o artigo 5º da Lei nº 12.587/2012 elenca os princípios fundamentais que sustentam a política nacional de mobilidade urbana, destacando-se a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável das cidades, a eficiência, eficácia e efetividade dos serviços de transporte urbano, bem como a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

No mesmo diapasão, a Constituição do Estado da Paraíba, em seu artigo 2º, incisos VII, XII e XIV, reforça a obrigatoriedade de assegurar o direito ao transporte, atender prioritariamente aos interesses da maioria da população e primar pelo interesse público, tanto em sua vertente objetiva quanto subjetiva. **A observância desses princípios é obrigatória para que a gestão urbana seja justa, inclusiva e ambientalmente responsável.**

Ocorre que, ao se buscar equiparar o transporte privado remunerado de passageiros – serviço eminentemente individual – ao transporte público coletivo, afronta a matriz principiológica consolidada pela Lei nº 12.587/2012 e ignora a inequívoca necessidade de promover o transporte coletivo como vetor prioritário da política de mobilidade urbana, indo colidir frontalmente com a Constituição Estadual em seu artigo e incisos acima mencionados.

Para especialistas em transporte, e trazendo exemplo similar, a influência dos carros de transporte por aplicativo na fluidez dos ônibus é notória. Renato Arbex, doutorando em engenharia de transportes pela Faculdade Politécnica da USP, afirma que esse impacto se dá juntamente com o crescimento do uso do automóvel na cidade. Os dados da pesquisa Origem e Destino do Metrô, o principal estudo de mobilidade da cidade de São Paulo, demonstrou o aumento de deslocamentos de carro em 9% entre 2007 e 2017 e o crescimento de 424% nas



**CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA**  
Casa Napoleão Laureano

---

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA, REDAÇÃO E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA – CCJRLP

---

viagens de táxis e aplicativos. Já as viagens de ônibus diminuíram 5%, sendo o número de passageiros também decrescente<sup>1</sup>.

**Importa salientar que o transporte por aplicativo caracteriza-se, nos termos do artigo 4º, inciso X, da Lei nº 12.587/2012, como serviço de transporte remunerado privado individual.** Assim, ainda que desempenhe um papel importante na mobilidade urbana, trata-se de modalidade de transporte individual, que não se equipara ao transporte público coletivo em termos de eficiência no uso do espaço viário.

**Cumprе observar que a eficiência do transporte público coletivo está intrinsecamente vinculada à sua velocidade operacional e à regularidade dos horários, fatores que as faixas exclusivas de ônibus visam a assegurar. Tais faixas possibilitam maior velocidade dos veículos e reduzem o tempo de viagem dos passageiros, tornando o sistema mais atrativo e competitivo em comparação ao transporte individual.**

Entretanto, a inclusão de veículos de transporte por aplicativo nas faixas exclusivas acarretaria o aumento do número de veículos circulando e realizando paradas no espaço restrito, inevitavelmente reduzindo a velocidade dos ônibus e ampliando o tempo de deslocamento dos usuários. Essa alteração comprometeria severamente a eficiência do serviço coletivo, desestimulando sua utilização e contrariando os objetivos fundamentais da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Ademais, é de conhecimento público que a capacidade de uma via é significativamente maior quando utilizada por ônibus do que por veículos individuais. De modo que a priorização do transporte coletivo, portanto, não apenas otimiza o uso racional do espaço viário, mas também contribui de maneira decisiva para a redução dos congestionamentos urbanos.

---

<sup>1</sup><https://noticias.r7.com/sao-paulo/carros-de-apps-invadem-faixas-de-onibus-em-sp-e-freiam-coletivos-07102019/>



**CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA**  
Casa Napoleão Laureano

---

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA, REDAÇÃO E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA – CCJRLP

---

Neste ponto, exsurge outro grave vício da proposição legislativa consistente na total **ausência de estudos técnicos prévios que avaliem o impacto da medida sobre a mobilidade urbana local.**

A Política Nacional de Mobilidade Urbana exige, em seu artigo 24, que os Municípios com mais de vinte mil habitantes elaborem e aprovem Planos de Mobilidade Urbana, integrados e compatíveis com o Plano Diretor, como condição para a implementação de alterações relevantes no sistema viário.

Tais planos devem contemplar, entre outros aspectos, a regulamentação dos serviços de transporte coletivo, a circulação viária e as áreas de acesso controlado. Alterar o regime de circulação nas faixas exclusivas, sem que haja a devida análise de compatibilidade com o Plano de Mobilidade vigente, configura ofensa ao princípio da legalidade e compromete a segurança e a eficiência da política pública de mobilidade.

**A inexistência de qualquer estudo técnico de impacto, associado à ausência de participação popular e de avaliações sobre os efeitos na fluidez do trânsito, na emissão de poluentes e na eficiência do transporte público, torna a proposta ainda mais vulnerável à invalidação judicial.**

Diante desse quadro, é patente que a proposta legislativa, ao privilegiar interesses privados em detrimento da eficiência do transporte coletivo e do acesso equitativo à mobilidade urbana, promove grave desequilíbrio sistêmico, retrocede na consolidação da igualdade social e afronta valores constitucionais que devem nortear a atuação legislativa no âmbito municipal.

Ante o exposto, após a análise e em fundamento com o amparo legal e jurídico e das prerrogativas pertinente à matéria em apreço, entende-se pela **INCONSTITUCIONALIDADE** do Projeto de Lei Ordinária **120/2025**.



**CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA**  
Casa Napoleão Laureano

---

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA, REDAÇÃO E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA – CCJRLP

---

João Pessoa, 06 de maio de 2025.

  
**ODON BEZERRA**

Vereador - PSB