ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS PÚBLICOS MUNICIPAIS

“PERMISSÃO DE USO DAS FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS POR VEÍCULOS INTEGRANTES DA FROTA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL POR TÁXI NO MUNICÍPIO DE SALVADOR E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”
Autor: vereador Julio Santos

Katiane da Silva Souza
Função: Analista Legislativa
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 353/2025

NOVEMBRO/2025

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 353/2025

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 353/2025.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

Exordialmente, a prioridade das faixas exclusivas para ônibus é tratada no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pelo inciso III do artigo 184 e nos artigos 6º e 24 da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Inciso III do artigo 184 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que transitar em faixa ou via de trânsito exclusivo para transporte público coletivo, sem autorização, é infração gravíssima, sujeita a multa e remoção do veículo.

Na PNMU (2012), o inciso II do artigo 6º define, como diretriz da política, a prioridade dos modos de transporte coletivo sobre os individuais; e o inciso I do seu artigo 24 determina que os municípios devem priorizar o transporte coletivo e os modos não motorizados, inclusive por meio de infraestrutura exclusiva.

Buscas na internet confirmam que a prioridade do transporte coletivo traz benefícios do tipo: i) redução do tempo da viagem para passageiros de ônibus; ii) aumento da velocidade média dos coletivos, tornando o sistema mais eficiente; iii) desestímulo ao uso do carro particular, contribuindo para menos congestionamentos;

iv) menor emissão de poluentes, já que mais pessoas são transportadas com menos veículos.

São Paulo - SP trata o assunto por meio da Portaria da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes nº 84/16, e da Portaria SMT nº 26/19, nas quais há algumas previsões e onde foi feito um planejamento, conforme consta no Anexo quase completo (nas páginas 7 a 9 deste estudo técnico).

No Rio de Janeiro - RJ, táxis podem utilizar a faixa exclusiva de ônibus na pista central da Avenida Brasil, desde que estejam previamente cadastrados junto à Secretaria Municipal de Transportes (SMTR). Essa autorização foi estabelecida por decreto municipal e regulamentada pela Resolução SMTR nº 3.867, de 31 de julho de 2025. A medida visa melhorar a fluidez do transporte público e integrar o serviço de táxi à mobilidade urbana da cidade, sem prejudicar o desempenho dos ônibus.

É válido e imprescindível também, como auxílio, ter conhecimento sobre as considerações do Anexo ‘supra’. Bem como de todo o teor de parte da Resolução CONTRAN nº 986, de 15/12/2022, apontada a seguir.

Resolução CONTRAN Nº 986 DE 15/12/2022

Art. 1º Esta Resolução altera o Anexo I da Resolução CONTRAN nº 973, de 18 de julho de 2022, que institui o Regulamento de Sinalização Viária.
Art. 2º O Anexo I da Resolução CONTRAN nº 973, de 2022, passa a vigorar com a seguinte redação:
".....
(...)
Significado Assinala ao condutor do veículo que a área, via/pista ou faixa(s) é de circulação exclusiva de veículos de transporte público coletivo.
Princípios de utilização O sinal R-32 deve ser utilizado nas áreas, vias, trechos de via, pistas ou faixas em que se deseja priorizar a circulação de veículo de transporte público coletivo;
Pode vir acompanhado de informação complementar tal como horários, dias da semana, tipo de linha ou serviço, e seta de controle de faixa;
Para reforço do sinal R-32, recomenda-se vir acompanhado de mensagem complementar, tal como "CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE ÔNIBUS" ou "SÓ ÔNIBUS";
Quando a via for contemplar a circulação de outros veículos, exemplo "TAXI", pode vir acompanhada de mensagem complementar.
O sinal R-32 tem validade a partir do ponto onde é colocado, devendo ser repetido após acessos significativos, até o final da circulação exclusiva, determinada com a informação complementar "Término".
.....
Enquadramento O desrespeito ao sinal R-32 caracteriza infração prevista no: Art. 184, inciso III, do CTB, quando se tratar de faixa ou via de trânsito exclusivo, regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente. (incluído pela Lei nº 13.154, de 2015).
(...)

A legislação imediatamente acima destaca a importância da sinalização viária, especialmente o sinal R-32, que regulamenta a circulação exclusiva de veículos de transporte público coletivo, com possibilidade de inclusão de exceções como táxis.

Seguem abaixo as considerações supracitadas:

> PORTARIA SMT Nº 84/16
> Dispõe sobre a utilização dos “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público” e faixas exclusivas de ônibus, por táxis nas suas diferentes modalidades, e dá outras providências.
> JILMAR TATTO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei,
> CONSIDERANDO que nas faixas exclusivas de ônibus, até então liberadas para circulação de Táxi com passageiro, não se detectou redução da velocidade comercial dos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
> CONSIDERANDO que a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e a São Paulo Transporte S.A. - SPTrans continuarão monitorando e avaliando a circulação nas faixas exclusivas de ônibus, sempre primando pela velocidade dos ônibus;
> CONSIDERANDO que o serviço de Táxi, nas suas diferentes modalidades, são considerados transporte de passageiros de interesse público, regulamentados pela Lei Municipal nº 7.329 de 11 de julho de 1969, Decreto Municipal nº 56.489 de 8 de outubro de 2015 e demais legislação pertinente.

Portanto, essencial se faz destacar que merecem atenção as disposições da Portaria SMT nº 84/16 de São Paulo, e a nova redação da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 973/2022. A segunda, no tocante ao Regulamento de Sinalização Viária, com a Resolução que a substitui aqui elucidada.

Ao Perguntar para Copilot como é em Recife (PE) a regulamentação de trânsito vigente que permite para táxi a utilização dos corredores e faixas exclusivas de ônibus todos os dias da semana durante 24 h por dia, Copilot (2025) baseou-se no Decreto Municipal nº 28.195/2014, em cuja autorização há a condição principal de o táxi dever estar em serviço com passageiro, e os horários de pico são permitidos nos dias úteis. Além disso, é onde, na época, as faixas azuis eram prioridade do transporte coletivo, e os táxis não tinham permissão irrestrita de uso.

Por outro lado, indagando para Gemini em quais cidades do Brasil e do mundo estão em conformidade com o parágrafo único do artigo 1º da propositura legislativa em estudo, foi obtida a seguinte resposta:

> Com base nas regulamentações de trânsito vigentes, a permissão para táxis utilizarem os corredores e faixas exclusivas de ônibus 24 horas por dia, todos os dias da semana, é uma realidade em diversas cidades, embora as regras específicas (como a exigência de passageiro a bordo) variem.

Sobre o seu ponto de partida (Salvador): Na capital baiana, a circulação de táxis nas faixas exclusivas (como na Vasco da Gama ou orla) é permitida e, geralmente, essa permissão é contínua (24h), facilitada pela identificação visual do veículo, desde que não haja sinalização específica proibindo em trechos temporários (como ocorre em desvios de Carnaval ou obras).
Abaixo, listo outras cidades no Brasil e no mundo onde essa permissão atinge as 24 horas de todos os dias da semana:

BR No Brasil

- Recife (PE): É um dos exemplos mais liberais. Desde 2016, os táxis do Recife têm permissão para circular nas faixas exclusivas (chamadas de "Faixa Azul") 24 horas por dia, todos os dias, e — um detalhe importante — podem circular com ou sem passageiros.
- Curitiba (PR): A capital paranaense permite o tráfego de táxis nas faixas exclusivas de ônibus durante as 24 horas do dia. Recentemente, a regra foi flexibilizada para permitir o uso inclusive sem passageiros (antes era obrigatório estar ocupado).
- Belo Horizonte (MG): Os táxis podem circular nas pistas e faixas exclusivas do transporte coletivo (incluindo as pistas do MOVE) 24 horas por dia, todos os dias.
  - *Condição:* É obrigatório trafegar com os faróis baixos acesos e o eletrovisor (luz interna indicativa) ligado. Em algumas pistas específicas (como as do MOVE), é exigido que o táxi esteja transportando passageiros.
- São Paulo (SP): A regra é mista, mas atinge as 24h em grande parte:
  - Faixas à direita: Táxis podem circular 24h por dia, todos os dias, com ou sem passageiros.
  - Corredores à esquerda: A liberação total (24h e fins de semana) geralmente exige que o táxi esteja com passageiro. Sem passageiro, há restrições de horário em dias úteis (geralmente permitido apenas fora do pico, das 20h às 06h).
- Rio de Janeiro (RJ): A regra varia por corredor (BRT/BRS). Em corredores BRS (Bus Rapid Service), táxis com passageiros geralmente podem circular livremente. Na Avenida Brasil, novas regras recentes permitem o uso da faixa seletiva, mas exigem cadastro prévio para táxis intermunicipais.

🌎 No Mundo

Muitas cidades globais que priorizam o transporte público entendem o táxi como parte desse sistema e concedem acesso 24/7:

- Londres (Reino Unido): Os famosos *Black Cabs* têm permissão para usar a grande maioria das faixas de ônibus ("Bus Lanes") 24 horas por dia, a menos que uma placa especifique o contrário.
- Edimburgo (Escócia): Em faixas designadas como "24 hour bus lanes", o tráfego é restrito a ônibus, táxis e ciclistas em tempo integral.
- Auckland (Nova Zelândia): Nas faixas exclusivas identificadas (Bus Only), se não houver horário especificado na placa, a permissão para ônibus e táxis é válida 24 horas por dia, 7 dias por semana.
- Madri (Espanha): Táxis podem circular nas faixas de ônibus/táxi demarcadas permanentemente.

Resumo das Condições

Embora o horário seja 24h nessas cidades, fique atento a duas variáveis comuns:

1. Presença de Passageiro: Algumas cidades (como SP nos corredores à esquerda) exigem passageiro para liberar o uso 24h. Outras (como Recife e Curitiba) liberaram o táxi vazio ("batendo lata").
2. Táxis de Outros Municípios: A permissão quase sempre se aplica apenas aos táxis licenciados no próprio município. Táxis de outras cidades (ex: táxi de Lauro de Freitas em Salvador, ou de Olinda em Recife) geralmente são proibidos de usar a faixa e sujeitos a multa (GEMINI, 2025).

Perceptível, por conseguinte, que a autorização para táxis tem sido criada como medida para melhorar a fluidez do trânsito e reduzir o tempo de deslocamento dos passageiros; contudo, é a Prefeitura quem pode alterar ou revogar a autorização, por determinado período, conforme avaliação de impacto no trânsito.

Por fim, o ‘caput’ dos artigos 1º e 2º na proposição legislativa em estudo - objeto de tratamento da presente comissão permanente - coadunam com parte do conteúdo dos decretos dos municípios aqui apresentados como exemplo e com o restante da legislação exposta.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico executou um levantamento documental para subsidiar a votação do Projeto de Lei nº 353/2025, tendo como principais ações: a delimitação do escopo, o levantamento da Legislação Federal, pesquisa de benefícios e revisão de sinalização viária.

Este trabalho focou na sistematização de referências técnicas e legais, abstendo-se de analisar o mérito ou a constitucionalidade da proposição.

Foram analisados dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro e da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Foi apresentada a Portaria Paulista SMT nº 84/16 (e alterações pela 26/19), na qual constam detalhadas no Anexo a este trabalho as condições em que táxis podem circular em corredores exclusivos desde que obedecidos os horários permitidos, a presença de passageiros etc.

Entre outras ações, foi citada a regulamentação carioca que permite o uso da faixa exclusiva na Avenida Brasil por táxis cadastrados.

Foi apresentada a Resolução CONTRAN nº 986/2022, destacando o sinal R-32, que regulamenta a circulação exclusiva, mas, prevê a inclusão de informações complementares para exceções, como "TÁXI".

Finalmente, este trabalho foi concluído com a anexação da norma de São Paulo e citação da Resolução do CONTRAN especificada para consulta legislativa e subsidiar, em especial, a compreensão sobre as ressalvas contidas na conclusão do desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

1. BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em:< https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm>. Acesso em: 21 nov. 2025.
2. BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em:< https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 21 nov. 2025.
3. CONTRAN. Resolução nº 986. 2022. Disponível em:< https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=440358>. Acesso em: 21 nov. 2025.
4. OUTROS.

ANEXO

PORTARIA SMT Nº 84/16

Dispõe sobre a utilização dos “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público” e faixas exclusivas de ônibus, por táxis nas suas diferentes modalidades, e dá outras providências.

JILMAR TATTO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei,

CONSIDERANDO que nas faixas exclusivas de ônibus, até então liberadas para circulação de Táxi com passageiro, não se detectou redução da velocidade comercial dos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

CONSIDERANDO que a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e a São Paulo Transporte S.A. - SPTrans continuarão monitorando e avaliando a circulação nas faixas exclusivas de ônibus, sempre primando pela velocidade dos ônibus;

CONSIDERANDO que o serviço de Táxi, nas suas diferentes modalidades, são considerados transporte de passageiros de interesse público, regulamentados pela Lei Municipal nº 7.329 de 11 de julho de 1969, Decreto Municipal nº 56.489 de 8 de outubro de 2015 e demais legislação pertinente,

R E S O L V E:

Art. 1º - Para efeitos desta Portaria, entende-se como “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público”, as faixas e pistas exclusivas de ônibus constantes no Anexo Único desta Portaria.

Art. 2º - Fica autorizada a circulação de Táxi em todas as faixas e pistas exclusivas de ônibus à esquerda que compõem os "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público", nas seguintes condições:(Redação dada pela Portaria SMT nº 26/2019)

I – com passageiro, em qualquer horário e dia da semana;

II - com ou sem passageiro de 2ª a 6ª feiras, no horário das 20h00 às 06h00 e aos sábados, domingos, feriados e terça-feira de carnaval, por período integral.(Redação dada pela Portaria SMT nº 26/2019)

Parágrafo Único - Os veículos da modalidade Táxi que transitarem nos locais referidos no "caput", não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a visualização interna pelos agentes de fiscalização.(Redação dada pela Portaria SMT nº 26/2019)

Art. 3º - Fica permitida a circulação de Táxi, com ou sem passageiro, em qualquer horário e dia da semana, nas seguintes faixas exclusivas de ônibus existentes e a serem implantadas na cidade de São Paulo:

I – nas faixas da direita, incluindo as que compõem os “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público”.

II - nas faixas da esquerda que não fazem parte dos “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público”.

Art. 4º – Ficam terminantemente proibidos o embarque e o desembarque de passageiros de veículos da modalidade Táxi nas faixas de ônibus à esquerda que compõem os “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público”.

Art. 5º – Fica expressamente proibido o trânsito de veículo da modalidade Táxi em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público”, exceto nos locais permitidos pela sinalização de regulamentação.

Art. 6º – O compartilhamento do uso dos “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público” e das demais faixas exclusivas de ônibus tratadas nesta Portaria, dar-se-á em caráter temporário e precário e a avaliação de seu

desempenho será periódica, podendo ser cancelado a qualquer tempo no interesse público.

Art. 7º – A inobservância do disposto nesta Portaria acarretará aos infratores as penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e nas normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 8º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria nº 33/2016-SMT.