

PARECER DE PLENÁRIO PELAS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO; E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA AO PROJETO DE LEI Nº 3.278, DE 2021

PROJETO DE LEI Nº 3.278, DE 2021

Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano e altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

Autor: SENADO FEDERAL - ANTONIO ANASTASIA

Relator: Deputado JOSÉ PRIANTE

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, com origem no SENADO FEDERAL, onde teve a autoria do Senador ANTONIO ANASTASIA, pretende instituir o marco legal do transporte público coletivo urbano no Brasil e promover extensas alterações no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), na Lei nº 10.336/2001 (que estatui a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo, gás natural, seus derivados e álcool etílico combustível), na Lei nº 10.636/2002 (que altera a Lei nº 10.336/2001, definindo deduções de PIS/PASEP e COFINS para contribuintes da CIDE) e na Lei nº 12.587/2012 (que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana).

A proposição parte do reconhecimento de que o transporte público coletivo é direito social fundamental (art. 6º da Constituição Federal) e serviço público essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico e à inclusão social. Nessa perspectiva, busca atualizar, integrar e modernizar o



regime jurídico do setor, oferecendo diretrizes nacionais para organização, regulação, financiamento e operação dos serviços.

O texto inicia-se definindo princípios estruturantes da política de transporte público coletivo, como universalização do acesso, prevalência do interesse público, modicidade tarifária, integração intermodal, qualidade do serviço, sustentabilidade ambiental e segurança jurídica. A proposta enfatiza a criação de uma rede única, integrada e intermodal, a ser organizada e gerida de forma articulada entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios, respeitando as competências constitucionais de cada ente federativo. Também introduz a possibilidade de unidades regionais de transporte público, viabilizando gestão associada e governança interfederativa, especialmente útil para regiões metropolitanas.

O capítulo destinado ao planejamento estabelece que o titular dos serviços deve elaborar um plano amplo e integrado, alinhado ao plano diretor, ao plano de mobilidade urbana e aos objetivos de desenvolvimento urbano sustentável. O planejamento deve considerar metas de universalização, integração física e tarifária, transição energética, gestão pública de dados, atendimento à demanda, mecanismos de participação social e protocolos de emergência. Prevê-se a ampla divulgação de estudos, indicadores e processos decisórios, reforçando os princípios de transparência e controle social.

No eixo da regulação, o projeto em tela determina que cada titular dos serviços deverá designar órgão ou entidade responsável pela regulação e fiscalização, podendo conferir a essa entidade independência decisória e autonomia administrativa. A regulação deverá abranger dimensões técnicas, econômicas, sociais e ambientais, assegurando padrões de qualidade, política tarifária justa, mecanismos de revisão remuneratória e espaços de participação da sociedade civil. Estabelece-se, ainda, o dever dos operadores de fornecer dados desagregados, permitindo o acompanhamento efetivo pelo poder público.

A proposição em tela detalha os direitos e deveres dos usuários, ampliando garantias de informação clara, acessibilidade universal, segurança viária e atendimento adequado, especialmente em casos de



discriminação, violência ou assédio no ambiente do transporte coletivo. Também disciplina deveres como a preservação do patrimônio público, pagamento da tarifa ou comprovação de isenções e comportamento adequado.

O capítulo sobre financiamento é um dos mais robustos da proposição. Ele confere novos instrumentos para custear infraestrutura e operação, incluindo mecanismos urbanísticos de captura de mais-valia, contrapartidas, fundos públicos, receitas extratarifárias, subsídios orçamentários, taxas, contribuições, instrumentos extrafiscais e receitas provenientes de créditos de carbono. A política tarifária deve observar a capacidade de pagamento da população, a modicidade tarifária, a integração entre modos e a utilização ampliada de receitas não tarifárias. O projeto ainda consolida a distinção entre tarifa pública e remuneração do operador e determina que gratuidades e descontos devem ser integralmente custeados por dotações orçamentárias específicas, vedada a transferência do custo para os demais usuários.

Quanto à operação, o texto reforça que a prestação dos serviços depende de prévia licitação, vedando instrumentos precários como autorizações e convênios. Estabelece requisitos mínimos de qualidade, protocolos de segurança, padrões de desempenho e indicadores obrigatórios. Prevê mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro, matriz de riscos contratual clara, auditorias periódicas e incentivos à eficiência. Também autoriza a inclusão de áreas de interesse público e a geração de receitas alternativas por meio da exploração imobiliária vinculada a projetos de desenvolvimento orientado ao transporte.

Por fim, o projeto de lei em estudo promove alterações significativas na Lei de Mobilidade Urbana, redefinindo conceitos, reforçando princípios, ampliando competências da União, instituindo o Fórum Nacional de Mobilidade Urbana e estabelecendo bases para programas federais de fomento, planos nacionais e subsídios. Altera, ainda, o Estatuto da Cidade, para incluir novos instrumentos relacionados ao desenvolvimento orientado ao transporte, além de ajustar dispositivos da Lei da CIDE para priorizar investimentos urbanos e ampliar o uso dos seus recursos para o custeio da tarifa e infraestrutura cicloviária.



O projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Urbano; Viação e Transportes; Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

Em 10 de dezembro de 2025, foi aprovado, na Comissão de Desenvolvimento Urbano, o voto do Relator, Deputado José Priante, pela aprovação.

Em 15 de dezembro de 2025, foi recebido ofício do Senado Federal, que comunica a constatação de inexatidão material nos autógrafos anteriormente enviados e envia novos.

Em 9 de fevereiro de 2026, foi aprovado requerimento de urgência, estando a matéria pronta para apreciação em Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1. Mérito

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), compete à Comissão de Viação e Transportes (CVT) apreciar matérias relativas aos sistemas de transportes em geral, à ordenação e exploração dos serviços de transporte, ao transporte urbano, intermunicipal, interestadual e internacional, bem como à segurança, à legislação e à política de trânsito. Sob esse enfoque, o Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, revela-se plenamente pertinente ao âmbito material desta CVT.

Nesse contexto, a proposição objetiva instituir o marco legal do transporte público coletivo urbano no Brasil, estabelecendo normas gerais para a organização, o planejamento, a regulação, o financiamento e a operação dos serviços de transporte de passageiros. Trata-se de iniciativa de caráter estruturante, que incide diretamente sobre a forma como os sistemas de transporte público são concebidos, contratados, regulados e fiscalizados.



Do ponto de vista da organização dos sistemas de transporte, o projeto avança ao consolidar o conceito de rede única, integrada e intermodal, aplicável aos serviços municipais, intermunicipais, interestaduais e internacionais de caráter urbano. Essa diretriz contribui para superar a fragmentação operacional historicamente observada entre modos, linhas e redes, que resulta em ineficiências, sobreposição de serviços, aumento de custos e perda de atratividade do transporte coletivo frente aos modos individuais motorizados. A integração física, operacional e tarifária, prevista de forma expressa no texto, é elemento essencial para a racionalização da oferta e para a melhoria da qualidade do serviço prestado ao usuário.

No campo da ordenação e da exploração dos serviços de transporte, a proposição fortalece o papel do poder público como planejador, gestor e regulador do sistema. Ao exigir a definição clara da titularidade dos serviços, a possibilidade de gestão associada e a instituição de unidades regionais de transporte público coletivo, o projeto confere maior coerência institucional à prestação dos serviços, especialmente em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas, onde os fluxos de deslocamento ultrapassam os limites administrativos dos Municípios.

Merece especial destaque, sob a ótica da CVT, o robustecimento do modelo regulatório. O texto estabelece a obrigatoriedade de designação de órgão ou entidade responsável pela regulação e fiscalização dos serviços, preferencialmente dotada de autonomia administrativa, técnica e financeira, além de prever padrões mínimos de qualidade, indicadores de desempenho, regras objetivas de revisão e reequilíbrio econômico-financeiro e mecanismos transparentes de fiscalização. Essas disposições aumentam a segurança jurídica dos contratos, reduzem assimetrias de informação e contribuem para maior eficiência operacional dos sistemas de transporte.

No que se refere à operação dos serviços, o projeto inova ao distinguir, de forma expressa, a tarifa pública cobrada do passageiro da remuneração do operador, vinculando esta última ao cumprimento de metas de desempenho, qualidade e disponibilidade. Tal separação é fundamental para aprimorar a gestão contratual, evitar distorções tarifárias e permitir que o



usuário não arque com custos que não guardam relação direta com a prestação eficiente do serviço.

A proposição também apresenta avanços relevantes no financiamento da infraestrutura e da operação do transporte público coletivo, ao ampliar o rol de fontes extratarifárias e ao reconhecer que o transporte coletivo gera benefícios sistêmicos para a mobilidade, para a economia urbana e para a segurança viária. Embora a análise específica dos impactos fiscais e orçamentários caiba à Comissão de Finanças e Tributação, esta CVT reconhece o mérito técnico de um modelo que reduz a dependência exclusiva da tarifa e contribui para a modicidade tarifária, elemento central para a ampliação do uso do transporte público.

No âmbito da segurança e dos direitos dos usuários, o projeto estabelece padrões claros relacionados à segurança viária, à qualidade da frota, à acessibilidade, à transparência das informações e à proteção da dignidade dos passageiros. Esses dispositivos vão ao encontro de sistemas mais seguros, confiáveis e orientados ao usuário.

Em síntese, sob a perspectiva da Comissão de Viação e Transportes, o Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, apresenta elevado mérito ao instituir um marco legal nacional capaz de modernizar a organização, a regulação e a operação do transporte público coletivo urbano, promovendo maior eficiência dos sistemas, segurança jurídica, integração modal e melhoria da qualidade do serviço.

À luz das competências da Comissão de Finanças e Tributação, previstas no art. 32, X, do Regimento Interno desta Casa, o projeto de lei em exame revela pertinência temática e mérito sob a ótica das finanças públicas. A instituição de um marco legal para o transporte público coletivo urbano reforça a sustentabilidade econômico-financeira de um serviço essencial que, historicamente, tem sido financiado de modo opaco e regressivo, por meio da própria tarifa e de subsídios cruzados entre usuários.

O texto avança ao explicitar que gratuidades e descontos tarifários devem estar lastreados em recursos financeiros específicos previstos em lei e em dotação orçamentária do ente competente, vedando a



transferência desses custos aos demais passageiros pagantes. Trata-se de medida alinhada a boas práticas de direito financeiro, pois introduz no orçamento público políticas públicas hoje frequentemente embutidas na tarifa, com ganhos de transparência, controle social e responsabilização do gestor. Ao deslocar o custeio para instrumentos orçamentários regulares, o projeto favorece a compatibilidade com os instrumentos de planejamento (PPA e LDO) e melhora a governança do gasto, reduzindo o risco de desequilíbrios contratuais e de passivos contingentes.

Também é meritória a ênfase em mecanismos extratarifários de financiamento — como cobranças associadas ao uso do sistema viário e ao estacionamento — com destinação vinculada ao transporte público e aos modos ativos. Esses instrumentos, quando bem desenhados, permitem diversificar a base de receitas, mitigar a volatilidade tarifária e internalizar externalidades urbanas, contribuindo para a modicidade tarifária e para a eficiência alocativa do gasto público local. Do ponto de vista tributário e federativo, o projeto ainda aperfeiçoa o tratamento da Cide-Combustíveis, além de orientar a priorização de iniciativas voltadas à redução de tarifas, o que fortalece a coerência entre a fonte de financiamento e finalidade pública.

Por fim, ao exigir padrões de regulação, prestação de informações e transparência de custos, receitas e subsídios, a proposição aprimora a capacidade do Estado de planejar, monitorar e avaliar a política pública, reduzindo assimetrias informacionais e aumentando a qualidade do gasto.

II.2. Adequação orçamentária e financeira

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a Norma Interna prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a



Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da Norma Interna da CFT define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

Da análise do projeto de lei, observa-se que este contempla matéria de caráter essencialmente normativo, ao instituir o marco legal do transporte público coletivo urbano, estabelecendo princípios, diretrizes e instrumentos de organização e regulação do serviço, não acarretando repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União. Nesses casos, torna-se aplicável o art. 32, X, “h”, do Regimento Interno desta Casa, que dispõe que somente as proposições que importem aumento ou diminuição de receita ou de despesa pública estão sujeitas ao exame de compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária.

Em adição, o art. 1º, § 2º, da Norma Interna prescreve que se sujeitam obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo. No entanto, quando a matéria não tiver implicações orçamentária e financeira, o art. 9º da Norma Interna da CFT determina que se deve concluir no voto final que à comissão não cabe afirmar se a proposição é adequada ou não.

De acordo com a análise do mérito tributário, no entanto, impõe-se a supressão do art. 30 da proposição, uma vez que o referido dispositivo incorre em manifesta inadequação constitucional, no que concerne à disciplina tributária.

O artigo em questão pretende impor, por meio de lei federal, a instituição de determinados tributos, contribuições e tarifas como instrumentos obrigatórios de financiamento do transporte público coletivo. Ao fazê-lo, avança



sobre a competência tributária dos entes subnacionais — notadamente dos Municípios, titulares do serviço de transporte coletivo de interesse local — e interfere diretamente em sua autonomia financeira e legislativa.

A Constituição Federal estabelece, de forma clara, a repartição de competências tributárias entre os entes federativos, conferindo aos Municípios competência para instituir e regulamentar seus próprios tributos, nos termos dos arts. 145, 156 e 30, incisos I e V. Além disso, compete aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo.

Ao estabelecer um rol taxativo de fontes de custeio — como contribuições de melhoria, tributos incidentes sobre estacionamento e congestionamento, tarifas de circulação e regimes tributários diferenciados — a norma federal não apenas sugere diretrizes gerais, mas impõe um modelo fechado de financiamento. Essa padronização nacional compromete a autonomia tributária municipal ao restringir a liberdade de conformação legislativa local, substituindo a avaliação política do ente competente por determinação centralizada.

Mais grave ainda é a previsão de vinculação compulsória de receitas e a imposição de critérios específicos de progressividade na instituição de tributos e tarifas, conforme disposto nos §§ 1º e 3º. Tais comandos normativos interferem diretamente na estruturação do sistema tributário municipal, matéria reservada à iniciativa legislativa e à discricionariedade política dos entes federados, dentro dos limites constitucionais. A imposição, por lei federal, de como e em que termos os Municípios devem instituir e graduar seus tributos viola o pacto federativo e desrespeita a autonomia financeira, elemento essencial da forma federativa de Estado.

II.3. Constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

Nos termos do art. 32, inciso IV, alíneas "a" e "b", do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), compete a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) examinar a



constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021.

Inicialmente, quanto à constitucionalidade formal da proposição, há três aspectos centrais a serem analisados: (I) a competência legislativa para tratar da matéria; (II) a legitimidade da iniciativa para deflagrar o processo legislativo; e (III) a adequação da espécie normativa utilizada à luz do que autoriza a Constituição Federal.

Sob esses parâmetros, observa-se que a matéria se insere na competência legislativa da União para dispor sobre diretrizes da política nacional de transportes e trânsito e transporte, conforme dispõe o art. 22, incisos IX e XI, da Constituição Federal. A iniciativa parlamentar é legítima, uma vez que não há reserva para nenhum outro Poder. Por fim, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de projeto de lei ordinária, eis que não há exigência constitucional para o emprego de legislação complementar, e o projeto pretende alterar outras leis ordinárias.

No entanto, o art. 30 da proposição deve ser suprimido em razão de vício de competência, uma vez que o dispositivo pretende atribuir ao titular dos serviços de transporte público coletivo — em regra, o município — a instituição de uma série de tributos e tarifas cuja disciplina, nos termos propostos, extrapola a esfera de autonomia municipal ao ser veiculada por norma federal de caráter impositivo.

De acordo com a jurisprudência consolidada do Supremo Tribunal Federal, compete aos municípios organizar – e legislar sobre – o serviço público de transporte coletivo de interesse local, à luz do art. 30, inciso V, da Constituição Federal, em razão da predominância do interesse local envolvido, como foi consignado o julgamento do ARE 1.109.932 AgR, de relatoria do Ministro Edson Fachin (Segunda Turma, DJe de 22/11/2018).

Como ressaltado pela Comissão de Finanças e Tributação, ao impor, por meio de lei federal, rol taxativo de instrumentos de financiamento, como contribuições de melhoria, tributos sobre estacionamento e congestionamento, tarifas de circulação e regimes tributários diferenciados, o dispositivo em questão substitui a deliberação política local por uma



padronização nacional que desconsidera as particularidades socioeconômicas, urbanísticas e fiscais de cada município, em afronta ao princípio federativo e à autonomia municipal.

Igualmente, a vinculação obrigatória de receitas e a imposição de critérios de progressividade na instituição de tributos e tarifas, tal como previstas nos §§ 1º e 3º, invadem competência legislativa própria dos entes subnacionais, a quem cabe definir, no exercício de sua autonomia tributária e administrativa, os mecanismos mais adequados ao financiamento do transporte público em seus territórios.

Por essas razões, impõe-se a supressão integral do art. 30, preservando-se a competência constitucional dos municípios para dispor sobre a organização e o custeio dos serviços de transporte coletivo de interesse local.

Sob o prisma da constitucionalidade material, ressalvado o que anteriormente exposto, a proposição examinada não contraria princípios ou regras constitucionais. Ao contrário, ao veicular as normas específicas atinentes às regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo, dá concretude ao *caput* do art. 6º da Constituição da República. Além disso, estrutura transparência, publicidade, eficiência, governança e controle social, dando efetividade aos princípios da Administração Pública consagrados no art. 37 da mesma Carta.

Quanto ao mais, o projeto é jurídico, uma vez que inova no ordenamento jurídico e a ele se harmoniza, além de ser dotado de generalidade normativa e observar os princípios gerais do direito. Como ressaltaram as Comissões encarregadas de lhe apreciar o mérito, a proposição institui um marco legal nacional capaz de modernizar a organização, a regulação e a operação do transporte público coletivo urbano, promovendo maior eficiência dos sistemas, segurança jurídica, integração modal e melhoria da qualidade do serviço.

Quanto à técnica legislativa, não há reparos a fazer, uma vez que o projeto atende aos ditames da Lei Complementar nº 95, de 1998.



II.1 - Conclusão do voto

Ante o exposto, no âmbito da Comissão de Viação e Transportes, compreendemos que o Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, apresenta elevado mérito ao instituir um marco legal nacional capaz de modernizar a organização, a regulação e a operação do transporte público coletivo urbano, promovendo maior eficiência dos sistemas, segurança jurídica, integração modal e melhoria da qualidade do serviço. Portanto, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, nos termos do Substitutivo da Comissão de Finanças e Tributação.

Na Comissão de Finanças e Tributação, somos pela não implicação financeira ou orçamentária da matéria em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021. No mérito, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, na forma do Substitutivo apresentado.

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, nos termos do Substitutivo da Comissão de Finanças e Tributação.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado JOSÉ PRIANTE
Relator

2026_1032



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.278, DE 2021**

Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano e altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei institui o marco legal do transporte público coletivo urbano, veicula as normas específicas atinentes às regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo e altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana), com fundamentos no art. 6º, nos incisos XII e XX do art. 21 e no inciso XI do art. 22 da Constituição Federal.

Parágrafo único. As disposições desta Lei aplicam-se, no que couber, ao transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, definidos nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

Art. 2º O transporte público coletivo, direito social previsto no art. 6º da Constituição Federal e dever do Estado, é serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a



população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território.

Parágrafo único. Cabe à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de forma compartilhada e no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito e organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada, de forma que as particularidades e necessidades em cada Município sejam consideradas.

Art. 3º Os serviços de transporte público coletivo deverão ser prestados com base nos seguintes princípios fundamentais:

- I – universalização do acesso;
- II – prevalência do interesse público para a equidade no acesso a todas as pessoas;
- III – acessibilidade física e econômica;
- IV – qualidade do serviço prestado à população, com cortesia, salubridade, conforto, segurança, eficiência, regularidade, atualidade e continuidade;
- V – sustentabilidade ambiental, social e econômica;
- VI – modicidade da tarifa para o passageiro;
- VII – transparência, gestão democrática e controle social;
- VIII – ampla disponibilidade de informação e facilidade a seu acesso e entendimento por todas as pessoas;
- IX – integridade e autenticidade de dados;
- X – responsabilidade compartilhada entre os entes federados para a efetividade do serviço;
- XI – distinção entre custo de remuneração pela prestação do serviço e a tarifa cobrada pelo uso do serviço;
- XII – segurança jurídica nos contratos de prestação de serviço concedidos.

Art. 4º O sistema de transporte público coletivo deverá ser orientado pelas seguintes diretrizes:

- I – planejamento da rede de transporte público coletivo na forma de rede única, integrada e intermodal, adequada à demanda de passageiros e aos objetivos do desenvolvimento urbano sustentável;



II – incorporação de novos serviços de mobilidade à rede única e integrada;

III – planejamento da operação com vistas ao estímulo ao uso do transporte público coletivo, considerando a disponibilidade e qualidade dos serviços, em intervalos e frequência adequados ao atendimento das necessidades da população;

IV – estruturação e aperfeiçoamento da gestão pública para dispor de maior capacidade de regulação, controle, planejamento e, quando for o caso, operação da rede única e integrada e dos serviços que a compõem;

V – transição energética sustentável com utilização de novas tecnologias e de fontes renováveis de energia para a redução dos impactos ambientais, mantendo a modicidade da tarifa;

VI – fomento à cooperação e coordenação interfederativa para integração da rede metropolitana ou regional ou nacional com a rede local, incluindo conexão com a rede intermodal de transporte de passageiros;

VII – conectividade, integração e acessibilidade entre os serviços que compõem a rede de transporte público coletivo e entre esses e os modos ativos de transporte;

VIII – conservação, melhoria e expansão dos serviços, com atualização e modernização contínua das técnicas, dos equipamentos e das instalações;

IX – avaliação periódica do planejamento da rede e da operação, incluindo o nível de cobertura do serviço, a demanda atendida e a não atendida e a satisfação dos passageiros;

X – estabelecimento de novas fontes e mecanismos de financiamento para investimento em infraestrutura e frota e no custeio da operação do sistema;

XI – ampliação da participação das fontes não tarifárias no financiamento da operação e na qualificação do serviço ofertado;

XII – gestão pública dos dados, adoção de políticas de dados abertos e clareza e simplicidade na comunicação com a população;

XIII – padronização de equipamentos e insumos da cadeia produtiva do setor;



XIV – modernização dos modelos operacionais e contratuais para induzir a eficiência, a transparência e a objetividade e aumentar a qualidade do serviço;

XV – promoção de mecanismos para identificação, alocação e redução de riscos.

Art. 5º São objetivos do transporte público coletivo:

I – universalizar o acesso ao serviço de transporte público coletivo, efetivando o direito de usufruir e acessar as oportunidades que o ambiente urbano oferece;

II – promover a inclusão social, a equidade no acesso a oportunidades e a redução das desigualdades socioespaciais;

III – contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável, a partir da estruturação de eixos de transporte público coletivo de média e alta capacidades e sua integração com o planejamento do uso e ocupação do solo urbano;

IV – reduzir as emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa nos sistemas de transportes;

V – consolidar política tarifária e mecanismos de financiamento compatíveis e comprometidos com redução de custos, atendimento à demanda de passageiros, melhoria da qualidade do serviço e garantia dos direitos dos cidadãos;

VI – contribuir para a redução dos tempos e custos de deslocamento da população nos centros urbanos;

VII – aumentar sua participação na matriz dos modos de transportes motorizados;

VIII – estimular o aumento da produtividade, da competitividade e do fomento ao desenvolvimento da indústria nacional de produtos e equipamentos para o transporte público coletivo.

Art. 6º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

II – transporte público coletivo urbano: serviço de transporte público de passageiros no espaço intramunicipal;



III – transporte público coletivo de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo de passageiros intermunicipal, interestadual ou internacional, com características operacionais típicas de transporte urbano;

IV – rede de transporte público coletivo: conjunto único, integrado, acessível e intermodal de serviços e sistemas de transporte público coletivo organizado, planejado, gerenciado e fiscalizado pelo poder público, e composto por:

a) serviços básicos de transporte público coletivo: serviços de transporte de alta, média e baixa capacidades, universais, abertos ao público, com tarifas e itinerários fixos;

b) serviços complementares de transporte público coletivo: serviços seletivos ou auxiliares, universais, abertos ao público, para o atendimento de público específico ou de áreas de difícil acesso, com tarifas e itinerários fixos, não concorrentes com os serviços básicos;

c) serviços acessórios de transporte público coletivo: serviços executivos ou sob demanda, delegados pelo poder público, com tarifas e itinerários variáveis;

V – atividades do serviço de transporte público coletivo: conjunto de serviços que garantem a prestação do serviço de transporte público coletivo;

VI – eixos estruturantes de transporte público coletivo: eixos dotados de sistemas de transporte de passageiros de média e alta capacidade, com infraestrutura necessária para seu funcionamento, podendo incluir ciclovias, vias acessíveis para pedestres, entre outros;

VII – faixas exclusivas para o transporte público coletivo: faixas no leito viário urbano ou intercidades, não necessariamente de eixos estruturantes, reservadas para circulação exclusiva do transporte público coletivo;

VIII – faixas preferenciais para o transporte público coletivo: faixas no leito viário urbano ou intercidades, não necessariamente de eixos estruturantes, reservadas preferencialmente para circulação do transporte público coletivo;

IX – política tarifária: regras estabelecidas pelo poder público para fixação da tarifa, suas formas de cobrança, reajustes, revisões, gratuidades e descontos pelo uso dos serviços de transporte público coletivo;



X – tarifa pública: preço público cobrado do passageiro para utilização dos serviços de transporte público coletivo;

XI – benefício tarifário: medida associada à política tarifária, que concede isenção, gratuidade ou descontos na tarifa do serviço de transporte público coletivo para determinado segmento de passageiro ou circunstância específica;

XII – remuneração do operador: valor pago ao prestador do serviço de transporte público coletivo, de forma a cobrir os custos do serviço prestado, proveniente de receitas e subsídio, estabelecido em contrato e vinculado a metas e padrões de desempenho, qualidade e disponibilidade do serviço;

XIII – receitas tarifárias: parcela da arrecadação oriunda da cobrança de tarifa do passageiro dos serviços de transporte público coletivo;

XIV – receitas extratarifárias: parcela da arrecadação oriunda de fontes alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, instituídas pelo poder público e previstas em contrato;

XV – subsídio público: recursos pecuniários e não pecuniários oriundos do orçamento público;

XVI – receitas de custeio: valores arrecadados pelo poder público com vistas a cobrir as despesas decorrentes dos subsídios públicos concedidos aos serviços de transporte público coletivo;

XVII – unidade regional de transporte público coletivo: unidade constituída por agrupamento de Municípios, Estados ou desses entre si ou com a União, para ofertar o serviço de transporte público coletivo planejado de forma integrada e multimodal, enquanto função pública de interesse comum;

XVIII – instrumentos da política urbana: instrumentos definidos pela Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), que podem levar à reconfiguração de traçado e de aproveitamento do solo urbano e contribuir para a eficiência do transporte público coletivo;

XIX – transição energética do transporte público coletivo: política de substituição gradual de combustíveis fósseis por combustíveis renováveis, com menor geração de poluentes locais e gases de efeito estufa;

XX – retorno social do transporte público coletivo: benefícios resultantes do investimento no sistema de transporte público coletivo para a população;



XXI – transporte de média e alta capacidade: sistema de transporte de passageiros em áreas urbanas com infraestrutura e características físicas e operacionais diferenciadas capazes de atender grande fluxo de viagens e passageiros de acordo com parâmetros técnicos de referência a serem definidos por norma específica.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Das Definições

Art. 7º A organização dos serviços de transporte público coletivo deverá obedecer às seguintes diretrizes gerais:

I – articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e regional, de habitação, de segurança viária, de adaptação e mitigação de mudanças climáticas e de segurança pública e com outras de interesse social relevante, destinadas à melhoria da qualidade de vida da população, para as quais o transporte público coletivo seja fator determinante;

II – universalização do acesso aos serviços de transporte público coletivo, com vistas a propiciar o acesso às oportunidades e à redução das desigualdades socioespaciais;

III – prestação de serviço adequado, conforme parâmetros de qualidade, eficiência e eficácia, definidos pelo poder delegante, com foco no passageiro e na percepção da qualidade por todas as pessoas;

IV – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte público coletivo nas cidades, unidades regionais e regiões metropolitanas;

V – captação dos recursos necessários para realização de investimentos e custeio da operação objetivando o cumprimento das metas do serviço por meio de receitas tarifárias, extratarifárias e contribuições dos beneficiários diretos e indiretos;



VI – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, incluindo a oferta adequada de uma rede de atendimentos desses sistemas;

VII – adoção da gestão administrativa da bilhetagem e do sistema de monitoramento da frota pelo poder público de forma independente, e no caso de ser privada, de forma compartilhada entre poder concedente e delegatário, de modo a garantir o controle público ao serviço;

VIII – adequação a critérios de sustentabilidade econômica, social e ambiental, considerando a promoção e a proteção da vida digna, as necessidades de preservação da saúde pública e a adaptação e a mitigação de mudanças climáticas;

IX – uso de tecnologias modernas e eficientes, compatíveis com os níveis exigidos de qualidade, continuidade, segurança, conforto, acessibilidade e sustentabilidade na prestação dos serviços;

X – adoção de processos decisórios institucionalizados e transparentes e de planejamento integrado e interfederativo dos sistemas de transporte público coletivo.

Art. 8º Exercem a titularidade dos serviços de transporte público coletivo:

I – os Municípios, no caso dos serviços de transporte público coletivo urbano;

II – os Estados, no caso dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano;

III – a União, no caso dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano.

§ 1º Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as disposições previstas para os Estados e Municípios.

§ 2º O exercício da titularidade dos serviços de transporte público coletivo poderá ser realizado também por gestão associada, nos termos do art. 241 da Constituição Federal, e considerando que:

I – é admitida a formalização de unidades regionais de transporte público coletivo para exercício da titularidade dos serviços de transporte público coletivo, mediante consórcio público ou convênio de cooperação;



II – é admitida a formalização de consórcio público exclusivamente composto por Municípios para prestação aos seus consorciados dos serviços de transporte público coletivo de passageiros no espaço urbano intramunicipal;

III – consórcios públicos compostos por Municípios, Estados ou União poderão prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual de caráter urbano desde que haja delegação ou participação do respectivo titular do serviço.

§ 3º Em casos de convênio de cooperação, é dispensada a necessidade de autorização legislativa para a formalização de gestão associada para o exercício de funções relativas aos serviços de transporte público coletivo.

§ 4º Em caso de gestão associada dos serviços de transporte público coletivo, as responsabilidades administrativa, civil e penal cabíveis serão aplicadas aos respectivos titulares dos serviços.

§ 5º É facultativa a adesão dos titulares dos serviços de transporte público coletivo às estruturas das formas de gestão associada, inclusive através de unidades regionais de transporte público coletivo.

§ 6º As unidades regionais de transporte público coletivo poderão ser compostas por agrupamento de Municípios limítrofes pertencentes ou não a uma região metropolitana ou aglomeração urbana legalmente instituída.

§ 7º A adesão a uma unidade regional de transporte público coletivo é facultativa e discricionária, não afastando as competências legalmente instituídas dos titulares dos serviços de transporte público coletivo.

Seção II

Do Planejamento

Art. 9º O titular dos serviços é responsável pelo planejamento da rede de transporte público coletivo, englobando:

I – a definição do conjunto de modos e linhas dos serviços integrantes da rede de transporte público coletivo, de acordo com:

a) as características urbanas existentes, inclusive de uso e ocupação do solo;



b) as estratégias locais para a promoção do desenvolvimento orientado ao transporte, alinhado com o plano diretor e o plano de mobilidade urbana;

c) os estudos do comportamento de demanda atual e projetada;

d) os objetivos de promoção do acesso a oportunidades e redução de desigualdades;

II – a definição das estratégias e regras para integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte público coletivo nas cidades;

III – a definição do modelo de prestação dos serviços, direto ou indireto, mediante um ou mais contratos, considerando os modelos contratuais legalmente previstos;

IV – a definição do órgão ou entidade responsável pela regulação e fiscalização da prestação dos serviços de transporte público coletivo e dos serviços privados de transporte de passageiros;

V – os objetivos e as metas de curto, médio e longo prazos para a universalização dos serviços, admitidas soluções graduais e progressivas, observando a compatibilidade com o plano de mobilidade urbana e demais planos setoriais;

VI – o estabelecimento de metas e indicadores de qualidade e desempenho operacional e de satisfação do passageiro, bem como de mecanismos para aferição de resultados, a serem obrigatoriamente observados na execução dos serviços prestados de forma direta ou indireta;

VII – os parâmetros e níveis de serviços a serem adotados para a garantia do atendimento adequado, inclusive relacionados à satisfação do passageiro;

VIII – as estratégias programadas e progressivas para a transição energética do transporte público coletivo sem que o eventual aumento de custos recaia sobre os passageiros;

IX – a elaboração ou a adoção de planos, protocolos e padrões para a gestão pública e aberta de dados;

X – as ações para emergências e contingências;

XI – a política de controle e participação social sobre o serviço de transporte público coletivo, conforme disposto no art. 18 desta Lei, bem como a



comissão de fiscalização nos moldes do art. 30 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei das Concessões de Serviços Públicos), nos casos de concessão ou permissão.

§ 1º O planejamento do transporte público coletivo deverá estabelecer meta de redução de emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa decorrentes da queima de combustíveis fósseis para o transporte público coletivo.

§ 2º A consolidação e a compatibilização do planejamento do transporte público coletivo com o plano de mobilidade, o plano diretor e o plano de desenvolvimento urbano integrado, quando couber, serão efetuadas pelo titular do serviço.

§ 3º É assegurada a ampla divulgação do planejamento do transporte público coletivo e dos estudos que o fundamentem, inclusive com a realização de audiências ou consultas públicas.

§ 4º O planejamento de que trata este artigo poderá se dar de forma associada no âmbito de unidades regionais de transporte público coletivo e poderá prever estrutura de governança para sua implementação, na forma da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), ou através da gestão associada prevista no art. 8º.

Seção III Da Regulação

Art. 10. Compete ao titular dos serviços de transporte público coletivo designar órgão, ou, preferencialmente, entidade, responsável pela regulação e fiscalização desses serviços, independentemente da modalidade de sua prestação, atendendo aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 1º Na hipótese de designação de entidade reguladora, o titular dos serviços poderá estabelecer mecanismos de independência decisória e autonomia administrativa, orçamentária e financeira.

§ 2º Em caso de gestão associada, os entes titulares deverão, sempre que possível, adotar os mesmos critérios econômicos, sociais,



ambientais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

Art. 11. São atribuições do titular dos serviços referentes à regulação dos serviços de transporte público coletivo, nos termos do art. 10:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos passageiros nos termos da legislação aplicável e em observância às normas de referência editadas pela União;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de qualidade, desempenho, cobertura do serviço e redução de emissões de poluentes e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas nos contratos e no planejamento e na gestão dos serviços;

III – definir política tarifária que garanta a acessibilidade econômica da população aos serviços de transporte público coletivo, nos termos definidos por esta Lei, sem prejuízo à qualidade do serviço prestado;

IV – definir, em contrato, as revisões e os reajustes periódicos da remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços;

V – definir os critérios para reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos em casos de eventos alheios à gestão operacional do contratado e não previstos pelo poder concedente;

VI – promover o estabelecimento e o funcionamento dos espaços de fiscalização e participação conforme os arts. 13 e 18 da Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

VII – organizar os processos participativos e de controle social;

VIII – definir periodicidade, formatos e fluxos de compartilhamento de dados operacionais e informações entre titular e prestadores do serviço.

Art. 12. A regulação dos serviços de transporte público coletivo deve observar as diretrizes estabelecidas nesta Lei, abrangendo as dimensões técnica, econômica, social e ambiental da prestação dos serviços de transporte público coletivo e observando parâmetros de referência estabelecidos por ato do Poder Executivo federal.

Seção IV



Da Transparência, da Publicidade, dos Direitos e Deveres dos Usuários e do Controle Social

Art. 13. O titular do serviço de transporte público coletivo deverá fornecer, diretamente ou através de seu órgão ou entidade reguladora, os dados e informações necessários para o funcionamento do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (Simu), observadas a metodologia e a periodicidade estabelecidas pela União.

Art. 14. O titular do serviço de transporte público coletivo deverá divulgar, diretamente ou através de seu órgão ou entidade reguladora, de forma sistemática e periódica, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação), informações relativas:

I – aos custos de realização dos serviços, bem como das atividades que os compõem;

II – aos dados de gratuidades e descontos tarifários, por tipo, e respectivos impactos no cálculo da tarifa pública;

III – à fixação e aos reajustes das tarifas cobradas dos passageiros, bem como à análise de impacto socioeconômico da política tarifária;

IV – aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços de transporte público coletivo, bem como aos direitos e deveres dos passageiros e operadores;

V – aos dados de oferta prevista e realizada do serviço, de preferência territorializados, incluindo dados de frota, linhas e quilometragem percorrida;

VI – aos dados de demanda pelo serviço, incluindo o número de passageiros transportados por tipo;

VII – aos indicadores de eficiência, produtividade e qualidade dos serviços prestados, incluída pesquisa de satisfação dos passageiros;

VIII – à arrecadação do serviço, incluindo receitas tarifárias e extratarifárias, por tipo de origem; e

IX – aos demais dados e informações fornecidos pelas operadoras dos serviços, desde que não violem a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais).



§ 1º A divulgação a que se refere o *caput* deve ser realizada de forma que os dados e informações estejam diretamente disponíveis aos cidadãos, em sítio mantido na rede mundial de computadores, independentemente de solicitações formais específicas que devem ser atendidas em conformidade com a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação), e a Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021.

§ 2º Quando a divulgação prevista no *caput* for realizada pelo poder público titular dos serviços, dispensa-se a realização pelos operadores.

§ 3º O disposto no inciso IV do *caput* deve ser cumprido resguardando-se os documentos considerados sigilosos em razão do interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial, conforme legislação específica.

Art. 15. Os operadores dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer ao titular do serviço ou ao seu órgão ou entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

Parágrafo único. Os operadores que atuem em mais de um Município ou Estado ou que prestem serviços de transporte público coletivo diferentes em um mesmo Município ou Estado manterão sistema contábil que permita registrar e demonstrar, separadamente, os custos e as receitas de cada serviço em cada um dos Municípios ou Estados atendidos.

Art. 16. São direitos dos passageiros dos serviços de transporte público coletivo, sem prejuízo dos previstos na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), e na Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017:

I – receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei das Concessões de Serviços Públicos), e conforme indicadores e parâmetros definidos pelo titular dos serviços em regulamentos, no edital de licitação e no contrato de prestação de serviço de transporte público coletivo;

II – participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação do serviço prestado;



III – ter amplo acesso a informações sobre os serviços prestados, nos termos do art. 14 desta Lei;

IV – ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros ou por meio de aplicativos móveis ou sítios mantidos na rede mundial de computadores, de forma gratuita e acessível, sobre linhas, itinerários, horários, tarifas dos serviços e formas de integração com outros modos de transporte;

V – ser informado, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre seus direitos e deveres e sobre as penalidades a que podem estar sujeitos, bem como sobre os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços e sobre canais de atendimento ao público e ouvidoria;

VI – ter acesso ao transporte público coletivo com prioridade de circulação na via pública em relação aos modos individuais motorizados, para reduzir os tempos de viagem;

VII – ter acesso a serviço com tecnologias e equipamentos que gerem menor impacto ambiental dos seus deslocamentos;

VIII – ter acesso a veículos, equipamentos e infraestruturas concebidos com vistas à redução dos fatores de risco no trânsito e que garantam maior segurança na circulação;

IX – ter um sistema integrativo e não discriminatório que respeite a dignidade e a integridade física e pessoal de todos os cidadãos, independentemente de identidades de gênero, raça, orientação sexual, idade, diversidade de corpos, condições motoras, entre outros;

X – ter acesso a canais de denúncia e ao atendimento adequado e inclusivo em casos de violações de direitos humanos e sociais, especialmente em ocorrências de injúria e discriminação racial, importunação e assédio sexual, assédio moral e agressão nos sistemas de transporte público coletivo;

XI – ter acesso ao transporte facilitado por sistemas de bilhetagem eletrônica e demais tecnologias de cobrança, em caso de existência de tarifa, sem excluir a possibilidade de pagamento em dinheiro para acesso ao sistema;

XII – ter acesso a meios adequados e facilitadores de aquisição e carregamento de bilhetagem e com boa cobertura em sistemas de transporte com bilhetagem eletrônica e demais tecnologias de cobrança, em caso de existência de tarifa;



XIII – ser informado sobre o prazo de validade dos créditos tarifários, contado da data de sua aquisição, bem como sobre os prazos e procedimentos para solicitar ressarcimento de créditos não utilizados;

XIV – usufruir com acessibilidade universal do sistema de transporte, incluídos os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e toda a infraestrutura necessária à prestação dos serviços.

Art. 17. São deveres dos passageiros dos serviços de transporte público coletivo:

I – zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação dos serviços;

II – pagar a tarifa de acesso ao sistema de transporte de passageiros ou demonstrar ser beneficiário de isenções parciais ou totais;

III – levar ao conhecimento do poder público responsável ou das empresas operadoras do serviço as irregularidades de que tenham conhecimento referentes ao serviço prestado;

IV – tratar com urbanidade e respeito a equipe de operação dos veículos e das instalações do transporte público coletivo e os agentes públicos de fiscalização dos serviços;

V – respeitar, nos veículos e nas instalações de transporte público coletivo, as regras locais quanto:

a) à negociação ou comercialização de produtos ou serviços;

b) ao uso de aparelhos sonoros ou musicais;

c) às manifestações artísticas, políticas ou religiosas.

Art. 18. O controle social dos serviços de transporte público coletivo poderá incluir a participação de órgãos colegiados nacional, estaduais, distrital e municipais, assegurada a representação:

I – dos titulares dos serviços e dos órgãos ou entidades reguladoras;

II – de órgãos governamentais relacionados ao setor;

III – dos prestadores de serviços de transporte público coletivo;

IV – dos passageiros;

V – de entidades técnicas e de organizações da sociedade civil e de defesa do consumidor com ações relacionadas ao setor.



§ 1º As funções e competências dos órgãos colegiados a que se refere o *caput* deste artigo poderão ser exercidas por órgãos colegiados já existentes, com as devidas adaptações das normas que os criaram.

§ 2º No caso da União, a participação a que se refere o *caput* deste artigo será exercida nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana), e das demais legislações vigentes.

CAPÍTULO III

DO FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Do Financiamento da Infraestrutura

Art. 19. O financiamento da infraestrutura de transporte público coletivo dar-se-á em conformidade com as disposições da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana), mediante:

I – utilização de instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária na forma da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), e da legislação municipal e estadual;

II – contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrente dos impactos de novos empreendimentos imobiliários e de eventos temporários ou extraordinários;

III – dotações específicas dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV – benefícios e incentivos tributários definidos nos termos da legislação;

V – operações estruturadas de financiamento realizadas com recursos de fundos públicos ou privados ou por meio da utilização de instrumentos de mercado de capitais;

VI – investimentos privados realizados pelos operadores dos serviços de transporte público coletivo no âmbito dos contratos celebrados com o poder público;



VII – contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e dos ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana;

VIII – recursos oriundos de bancos de desenvolvimento e instituições de fomento, da comercialização de créditos de carbono, de outras compensações ambientais e de fundos e programas dedicados à sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas;

IX – outros recursos previstos em lei.

Parágrafo único. Para efeito do disposto no art. 2º da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, a concessão de benefícios fiscais ou tributários da União dependerá da adoção de requisitos ambientais, sociais e de governança, conforme regulamento.

Art. 20. Os investimentos em infraestrutura de transporte público coletivo deverão priorizar projetos:

I – estruturadores do território urbano atrelados a aprimoramentos da mobilidade urbana sustentável, sempre que possível vinculados a projetos de política urbana, habitação e qualificação do espaço público no entorno;

II – indutores do desenvolvimento urbano integrado;

III – de corredores exclusivos em eixos viários estruturantes, ou, quando inviáveis, de faixas exclusivas e preferenciais;

IV – que considerem a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte;

V – que promovam a redução de emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa e incentivem a transição tecnológica para fontes mais limpas;

VI – que promovam a redução de desigualdades;

VII – de qualificação dos locais de acesso ao sistema de transporte público coletivo, como pontos de parada, estações e terminais;

VIII – que garantam a segurança viária e o conforto dos passageiros e da população.

Art. 21. Sem prejuízo das regras gerais definidas na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana), e das normas específicas dos programas e das ações da União, a contratação de projetos de transporte



público coletivo com recursos federais é condicionada ao atendimento do art. 13 desta Lei.

Art. 22. Os valores investidos em bens reversíveis pelos operadores privados constituirão créditos perante o titular, a serem recuperados mediante remuneração estabelecida nos termos das normas regulamentares e contratuais e, quando for o caso, observada a legislação pertinente às sociedades por ações.

§ 1º Não gerarão crédito perante o titular os investimentos feitos sem ônus para o prestador, tais como os decorrentes de exigência legal aplicável à implantação de empreendimentos imobiliários e os provenientes de subvenções ou transferências fiscais voluntárias.

§ 2º Os investimentos realizados, os valores amortizados, a depreciação e os respectivos saldos serão anualmente auditados e certificados pelo poder concedente ou respectivo órgão ou entidade reguladora.

§ 3º Os créditos decorrentes de investimentos devidamente certificados poderão constituir garantia de empréstimos aos contratados, destinados exclusivamente a investimentos nos sistemas de transporte público coletivo objeto do respectivo contrato.

§ 4º Quando do advento do termo final do prazo contratual, ou quando se der a retomada dos serviços pelo titular dos serviços em quaisquer hipóteses legalmente admitidas, a indenização dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, nos termos da legislação aplicável, deve ser apurada e regularmente liquidada no prazo máximo de 1 (um) ano a contar do encerramento do contrato.

§ 5º Os contratos públicos de parceria adotarão preferencialmente os meios alternativos para a solução de conflitos acerca da definição da indenização.

Seção II

Do Financiamento da Operação

Art. 23. A operação dos serviços de transporte público coletivo terá a sustentabilidade econômico-financeira assegurada por meio de:



I – receitas de custeio e demais aportes de recursos orçamentários dos poderes públicos federal, estadual, distrital e municipal;

II – receitas tarifárias, quando houver;

III – receitas extratarifárias;

IV – contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e dos ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana;

V – subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte;

VI – outras fontes que venham a ser instituídas pelo poder público delegante, com objetivo de assegurar o financiamento do serviço de transporte público e o equilíbrio econômico-financeiro contratual.

Parágrafo único. Os aportes de recursos orçamentários estabelecidos no inciso I do *caput*, quando decorrentes de implementação de política de gratuidades e descontos tarifários, deverão ser suficientes para compensar o aumento de custos operacionais e a redução da arrecadação tarifária em razão do benefício concedido.

Art. 24. O titular dos serviços é responsável pela gestão financeira dos recursos auferidos mediante o pagamento da tarifa pelo passageiro, compreendendo:

I – o estabelecimento de sistemas de bilhetagem eletrônica;

II – a comercialização de créditos eletrônicos de passagens;

III – o controle sobre eventuais rendimentos e créditos expirados.

Parágrafo único. A gestão financeira dos recursos de que trata o *caput* por entidade que não integra a administração do titular dependerá de prévia licitação, pela qual se deverá prever:

I – contratação de auditoria independente anual, com definição prévia dos elementos da auditoria e seleção do auditor independente pelo titular dos serviços a partir de opções oferecidas pelo operador;

II – acesso completo, imediato e irrestrito dos dados desagregados e agregados de bilhetagem eletrônica pela administração pública, incluindo sua comercialização e rendimentos financeiros;

III – adoção de ações de classe especial em empresas de capital misto.



Art. 25. A política tarifária do serviço de transporte público coletivo deverá observar:

- I – a ampliação do acesso dos cidadãos ao serviço;
- II – a capacidade de pagamento dos passageiros, inclusive em comparação aos custos do transporte individual;
- III – as necessidades da população em relação ao serviço público ofertado;
- IV – a adoção de diferentes fontes de receitas visando à modicidade tarifária;
- V – a possibilidade de integração entre modos e redes de transporte, quando possível através da adoção de bilhete único ou outro mecanismo de conjugação de serviços;
- VI – a publicidade, a simplicidade e a transparência;
- VII – o incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando à automação integral da cobrança de passagens;
- VIII – o subsídio cruzado entre serviços superavitários e aqueles deficitários, visando à disponibilização de uma rede única e integrada para a população.

Art. 26. As tarifas serão fixadas de forma clara e objetiva, devendo os reajustes e as revisões serem tornados públicos na forma do inciso IV do art. 14 desta Lei, com prazo de antecedência para sua aplicação definido em contrato.

Art. 27. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, no âmbito de suas competências, de forma independente ou consorciada entre as esferas de governo, poderão estabelecer programas de custeio da operação do transporte coletivo, visando ao estabelecimento de benefícios tarifários aos passageiros, à ampliação do nível de serviço ou a outros ajustes operacionais, por meio de subsídios ou subvenções orçamentárias.

§ 1º Os recursos destinados aos programas e subsídios referidos no *caput* poderão originar-se de dotações específicas do orçamento do titular dos serviços ou de repasses de outros entes da federação, observado o disposto no parágrafo único do art. 23 desta Lei.

§ 2º No caso de serviços prestados de forma indireta ou parcialmente indireta, os subsídios concedidos serão estabelecidos com base



em critérios transparentes e objetivos de produtividade, eficiência e qualidade, devendo estar previstos em contrato, preferencialmente sob a forma de contraprestação pecuniária do poder concedente ao contratado.

§ 3º A concessão de gratuidades e de descontos tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deve ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 4º Os benefícios referidos no § 3º somente podem entrar em vigor após a inclusão no orçamento público do ente responsável pela concessão.

§ 5º Os veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano são isentos do pagamento da tarifa de pedágio no âmbito das rodovias dos entes federativos referidos no *caput*, para fins da preservação da modicidade tarifária a que fazem jus os pagantes do serviço.

Art. 28. A União poderá participar, mediante leis específicas, de apoio ao custeio dos serviços de transporte público coletivo visando assegurar o direito ao transporte, previsto no art. 6º da Constituição Federal, e a melhoria da eficiência e da qualidade dos serviços para a população, podendo fazê-lo das seguintes formas:

I – no âmbito de programas federais de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços, ou de atividades componentes do serviço de transporte público;

II – no âmbito de programas sociais ou para custeio de atividades ou equipamentos dos serviços de transporte público coletivo locais;

III – como contrapartida ao alcance de metas de desempenho operacional, de satisfação e ambientais previamente estabelecidas nas normas de referência para a regulação da prestação dos serviços de transporte público coletivo expedidas pela União;

IV – para cobertura de custos adicionais ou perda de receitas decorrentes de benefícios tarifários;

V – por meio de programas e legislações que regulamentem e apoiem os instrumentos previstos nos arts. 19, 23 e 29 desta Lei.



§ 1º Exceto quando se tratar de subsídio concedido diretamente ao passageiro dos serviços, os recursos não onerosos da União serão transferidos obrigatoriamente para Estados, Distrito Federal ou Municípios, conforme regulamento específico.

§ 2º Os programas de fomento ao desenvolvimento institucional e à melhoria da prestação dos serviços estabelecidos no âmbito da União deverão induzir a utilização das receitas estabelecidas no art. 29 desta Lei.

Art. 29. São consideradas receitas extratarifárias aos serviços de transporte público coletivo:

I – receitas de publicidade e direitos de nome nos veículos, terminais, estações, pontos de parada, entre outros;

II – receitas imobiliárias ou de exploração de serviços comerciais nas estações ou em áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo;

III – receitas oriundas da cobrança de estacionamento em áreas públicas e da taxa de estacionamentos privados;

IV – receitas decorrentes da cessão de terrenos públicos para construção de garagem;

V – outras receitas definidas em contratos para operação dos serviços de transporte público coletivo e demais serviços correlatos ou em legislação e normas aplicáveis;

VI – oriundas da comercialização de créditos de carbono ou outros mecanismos de compensação ambiental.

CAPÍTULO IV

DA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Da Contratação de Operadores

Art. 30. A prestação dos serviços de transporte público coletivo municipal ou de caráter urbano por pessoa física ou jurídica que não integre a administração do titular depende da celebração de contrato, mediante prévia licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, vedada a sua



disciplina mediante contrato de programa, convênio, termo de parceria, autorização ou outros instrumentos de natureza precária.

§ 1º Os serviços de transporte privado não farão jus a subsídios governamentais.

§ 2º A critério do poder concedente, os serviços sob demanda, estabelecidos na forma da regulação local, poderão ser contratados de forma acessória sem que se prejudique o atendimento dos serviços básicos e complementares de transporte público coletivo.

Art. 31. A operação dos serviços de transporte público coletivo deverá atender a requisitos mínimos de qualidade, incluindo:

- I – disponibilidade, conectividade e continuidade;
- II – regularidade e pontualidade;
- III – segurança viária e segurança dos passageiros;
- IV – conveniência, acessibilidade e conforto;
- V – satisfação dos passageiros;
- VI – aspectos ambientais;
- VII – integração com outros modos de transporte.

§ 1º Regulamento emitido pelo poder concedente, elaborado com base nas normas de referência expedidas pela União, deverá estabelecer padrões e indicadores de qualidade, desempenho e atendimento aos usuários adequados à realidade de cada sistema de transporte público em operação, bem como os requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e sistemas utilizados na prestação dos serviços, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos pelo titular dos serviços.

§ 2º No caso de serviços prestados de forma indireta, a remuneração do operador deverá ser estabelecida com base no atendimento aos requisitos mínimos estabelecidos nas normas regulamentares e contratuais.

§ 3º O disposto no § 2º deste artigo não se aplica aos contratos celebrados anteriormente à entrada em vigor desta Lei, exceto no caso de renovações ou prorrogações não previstas no momento da celebração, ou em casos de revisões acordadas entre as partes.



Art. 32. São consideradas áreas de interesse público aquelas necessárias para a efetiva prestação dos serviços de transporte público coletivo, incluindo:

I – estações, terminais, vias e pontos de embarque e desembarque de passageiros;

II – espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração do transporte público coletivo com os demais modos;

III – áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo destinadas à execução de atividades acessórias ou complementares aos serviços; e

IV – outras áreas destinadas ao desenvolvimento de planos e projetos de urbanização, renovação urbana, parcelamento ou reparcelamento do solo necessárias para a implementação de medidas de desenvolvimento orientado ao transporte, desde que previstas no plano diretor.

§ 1º Os contratos poderão prever a desapropriação ou a inclusão como bem reversível e a utilização das áreas descritas no *caput* para viabilizar a continuidade dos serviços de transporte público coletivo e a geração de receitas alternativas, complementares ou acessórias.

§ 2º Quando a desapropriação se destinar ao desenvolvimento dos planos e projetos previstos no inciso IV do *caput*, a exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do operador.

Seção II

Do Regime Econômico-financeiro

Art. 33. O regime econômico-financeiro da contratação dos serviços de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a remuneração do operador resultante do processo licitatório.

§ 1º A remuneração do operador deve ser coberta por receitas tarifárias, extratarifárias e subsídios, definidos na forma desta Lei e nas normas regulamentares e contratuais.

§ 2º Compete ao poder público concedente a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do passageiro.



§ 3º Caso os rendimentos diretamente recebidos pelo operador e oriundos de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, somados às demais receitas, superem os recursos necessários para a remuneração do operador, os valores percebidos a maior deverão ser revertidos ao sistema de transporte público coletivo para aplicação na melhoria da prestação dos serviços.

§ 4º O poder público concedente poderá criar fundo de estabilização para recepcionar os recursos de que trata o § 3º com vistas a garantir a modicidade tarifária e a melhoria da qualidade dos serviços.

Art. 34. Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa cobrada dos passageiros e a remuneração da prestação do serviço;

II – as multas, os encargos e as indenizações aplicáveis em casos de descumprimento contratual ou inadimplemento das partes;

III – a definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais e a identificação, em comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos, bem como os meios de transparência e publicidade desses processos.

Art. 35. O poder público concedente poderá estabelecer em contrato meta de redução percentual dos custos de operação com base em fatores de produtividade, independentemente do modelo de remuneração dos serviços, considerando a matriz de responsabilidades definida no contrato.

Parágrafo único. Os efeitos financeiros auferidos por ganhos de eficiência e produtividade e pela redução dos custos de produção só poderão ser percebidos pelo operador dos serviços, respeitadas as disposições do § 3º do art. 34, se mantidos os padrões de qualidade, desempenho e níveis de serviço exigidos no contrato.

Art. 36. Os reajustes ordinários da remuneração da prestação do serviço devem observar o intervalo mínimo de 12 (doze) meses, de acordo com as normas legais, regulamentares e contratuais.

Art. 37. O contrato deverá prever matriz clara de responsabilidade e riscos entre poder concedente e contratado, além de indicar que o reequilíbrio econômico-financeiro também será aplicável nos casos de:



I – variação dos níveis previamente estabelecidos em contrato de oferta dos serviços, para mais ou para menos, por determinação do poder público concedente;

II – alteração dos custos operacionais decorrentes da substituição de veículos da composição da frota estabelecida em contrato em face da adoção de novas tecnologias, bem como da incorporação de inovações tecnológicas nos veículos existentes da frota, em instalações fixas ou em sistemas de gestão da operação dos serviços, solicitadas pelo poder público concedente.

§ 1º As revisões extraordinárias poderão ocorrer por ato de ofício do titular ou mediante provocação das demais partes envolvidas na prestação do serviço, caso em que deve ser demonstrada a existência fática de desequilíbrio contratual, instruindo-se o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão e dando-se publicidade ao ato.

§ 2º As alterações pelo poder concedente estabelecidas no inciso II do caput deste artigo no que diz respeito à substituição de veículos da frota em face de inovações tecnológicas deverão seguir cronograma previamente estabelecido entre as partes, que considere a viabilidade de fornecimento dos novos produtos pela indústria ou por fornecedores de equipamentos.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 38. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

.....

V-A – modos ativos de transporte: modalidades que se utilizam da propulsão humana para deslocamento;

VI – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, aberto ao público, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

VI-A – transporte especial de passageiros: serviço de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo



poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

VII – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a passageiros previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

VIII – transporte individual de utilidade pública: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por meio de veículos de aluguel organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, para a realização de viagens individualizadas;

IX – transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens ou mercadorias, que pode ser realizado por meio de modos de transporte motorizados e modos ativos;

X – transporte privado individual: modo motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por meio de veículos particulares;

.....

XIV – transporte privado individual sob demanda: serviço remunerado de transporte de passageiros não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas sob demanda, solicitadas exclusivamente por passageiros previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.” (NR)

“Art. 5º

.....

III – universalidade e equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

.....” (NR)

“Art. 6º

.....



IX – prioridade do transporte público coletivo sobre os demais modos de transporte motorizados nos investimentos em mobilidade urbana;

X – planejamento integrado dos serviços de transporte coletivo público regular em uma rede única sob gestão do poder público;

XI – integração de novos serviços e tecnologias ao sistema de mobilidade urbana;

XII – planejamento regional integrado da mobilidade urbana e prestação regionalizada dos serviços de transporte público coletivo;

XIII – adaptação do sistema de mobilidade urbana às mudanças climáticas;

XIV – incentivos à eficiência no transporte coletivo urbano e à busca de fonte de receitas extratarifárias, com vistas ao subsídio do serviço.” (NR)

“Art. 7º

VI – promover o desenvolvimento urbano a partir de uma rede única e estruturada de transporte público coletivo;

VII – integrar instâncias federativas de governo no planejamento, no financiamento, na gestão e na assistência técnica, com vistas à racionalização e à integração de modos de transporte no sistema de mobilidade urbana.” (NR)

“CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE”

“Art. 8º-A. As regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo serão estabelecidas em lei federal específica, que definirá:

I – princípios e diretrizes para a regulação, organização e prestação dos serviços pelo poder público titular;



II – regras gerais para o financiamento da infraestrutura e da operação; e

III – regras gerais para a contratação de operadores para prestação dos serviços.”

“Art.

11.

Parágrafo único. A exploração do transporte privado coletivo sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros.” (NR)

“CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E DEVERES DOS PASSAGEIROS DO SISTEMA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA”

“Art.

14.

§ 1º Os passageiros terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

§ 2º É dever dos passageiros zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço.” (NR)

“Art.

16.

VIII – fomentar a formação de unidades territoriais de transporte público coletivo para promoção do planejamento integrado e intermodal das redes de transporte e mobilidade;

IX – estabelecer normas de referência nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano;



X – realizar o monitoramento nacional dos sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano e fomentar seu enquadramento nas normas de referência nacionais;

XI – monitorar a efetivação dos princípios, das diretrizes e dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais;

XII – elaborar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana;

XIII – instituir e implementar o Programa Nacional de Desenvolvimento do Transporte Público Coletivo na forma de legislações específicas;

XIV – contribuir com a implementação e o monitoramento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, conforme legislação vigente;

XV – subsidiar as tarifas de transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano.

.....
§ 3º A alocação de recursos públicos federais e os financiamentos com recursos da União ou com recursos geridos ou operados por órgãos ou entidades da União serão feitos em conformidade com as diretrizes e os objetivos estabelecidos nesta Lei e com os planos de mobilidade urbana.

§ 4º A União poderá prestar assistência financeira excepcional aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios na ocorrência de desastres e em situações de emergência ou calamidade pública legalmente reconhecidas.” (NR)

“Art. 16-A. Lei específica disporá sobre a criação de agência executiva técnica, no âmbito da União, para apoiar o desenvolvimento das atribuições previstas no art. 16, bem como as demais competências federais previstas em outras legislações referentes à mobilidade urbana.”

“Art. 16-B. É criado o Fórum Nacional de Mobilidade Urbana, colegiado de caráter consultivo com a participação da sociedade civil.



§ 1º A composição do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana será definida em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Regimento interno disporá sobre a organização e o funcionamento do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana.”

“Art. 17.

IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios, nos termos desta Lei;

V – realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão e operação de transporte público coletivo;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizados pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo nos Municípios, nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

VIII – liderar o planejamento integrado das redes de transporte público coletivo em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX – realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade, em especial, do de mobilidade urbana;

X – criar estruturas de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

§ 1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 2º A criação de estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerá aos



princípios e as diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole).” (NR)

“Art. 18.

.....

V – planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizados pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão;

VII – implementar as prioridades de uso da via pública definidas nesta Lei.

Parágrafo único. O Município poderá delegar a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, a outros entes federados, por meio de consórcio público ou convênio de cooperação.” (NR)

“Art.

22.

.....

§ 1º No cumprimento do disposto no inciso VII, o poder público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção e recolhimento do veículo utilizado no transporte ilegal de passageiros.

§ 2º O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte ilegal de passageiros.

§ 3º O valor da multa não poderá exceder a R\$ 15.000,00 (quinze mil reais).



§ 4º A retenção e o recolhimento do veículo observarão os procedimentos estabelecidos pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).” (NR)

“Art.

23.

.....

III – aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento da infraestrutura ou ao custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;

.....

V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita, quando houver, ao financiamento da infraestrutura ou ao custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;

.....” (NR)

“Art. 25. Os Poderes Executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e as diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e os instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, para a melhoria da qualidade dos serviços e para a garantia da modicidade tarifária do transporte público coletivo.

§ 1º



§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio do custo da prestação dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados preferencialmente por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da lei.” (NR)

Art. 39. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

XXI – desenvolvimento orientado ao transporte para compatibilização do uso e ocupação do solo com o planejamento das redes de transporte público coletivo e mobilidade urbana;

XXII – escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.” (NR)

“Art. 4º

V –

v) parcelamento do solo;

.....” (NR)

Art. 40. O art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide no pagamento de subsídios às tarifas de transporte público coletivo de passageiros e nos programas de infraestrutura de transportes terá como objetivos essenciais a modicidade tarifária do transporte público coletivo de passageiros, a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, o desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a segurança e o conforto



dos usuários, a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.

Parágrafo único. Pelo menos 60% (sessenta por cento) dos recursos arrecadados pela Cide devem ser aplicados nas áreas urbanas.

Art. 41. O art. 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º

§ 1º

.....
V – pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros.
.....

§ 3º No âmbito da eventual ação prevista no inciso V do *caput* deste artigo, revestida de caráter discricionário, o produto da arrecadação das operações de que trata o inciso I do art. 3º desta Lei será aplicado prioritariamente nos Municípios com programa de modicidade tarifária que garanta a redução de tarifas para os usuários, nos termos da regulamentação do Poder Executivo.

Art. 42. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios têm o prazo de 5 (cinco) anos, contado da publicação desta Lei, para adequar suas legislações de concessão de gratuidades e de descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 27 desta Lei.

Art. 43. Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana):

I – art. 8º;

II – art. 9º;

III – art. 10.



Art. 44. Esta Lei entra em vigor após decorrido 1 (um) ano de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado JOSÉ PRIANTE
Relator

2026-1032

