

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).

EMENDA DE PLENÁRIO

Dê-se aos artigos 6º, 27 e 32 do Substitutivo da Comissão de Finanças e Tributação a seguinte redação:

“Art. 6º.....

.....

XII – receita contratual do operador: mecanismo contratual de pagamento aos operadores de transporte público coletivo, destinado a cobrir os custos eficientes do serviço prestado e proporcionar retorno justo e adequado pelo capital empregado e pelos riscos assumidos, proveniente de receitas e subsídios, estabelecido em contrato e vinculado a metas e padrões de desempenho, qualidade e disponibilidade do serviço;

.....” (NR)

“Art. 27.....

.....

§ 5º Para os contratos firmados a partir da data de vigência desta lei, os veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano **serão** 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.” (NR)

“Art. 32.

I – estações, terminais, **garagens, pátios de estacionamento, manutenção ou recarga**, vias e pontos de embarque e desembarque de passageiros;

.....”(NR)

Acrescente-se o seguinte inciso V-A ao art. 7º do Substitutivo da Comissão de Finanças e Tributação:

“Art. 7º

V-A – transparência e segregação contábil dos custos da prestação do serviço, alcançando, no mínimo, a diferenciação entre amortização dos investimentos, remuneração do capital investido e ressarcimento dos custos operacionais.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe ajustes pontuais ao substitutivo, com o objetivo de modernizar o modelo regulatório do transporte público coletivo, aumentar a segurança jurídica dos contratos e garantir maior eficiência econômica na prestação do serviço.

No art. 6º, XII, a substituição do conceito de “remuneração do operador” por “receita contratual do operador”, com a explicitação de cobertura de custos eficientes e previsão de retorno justo e adequado ao capital e aos riscos assumidos, corrige uma distorção do modelo atual baseado em custos. A redação atual do dispositivo tende a perpetuar ineficiências, ao assegurar remuneração independentemente da qualidade do gasto. A nova formulação alinha o contrato a práticas mais modernas de regulação por desempenho,



incentivando eficiência, qualidade e sustentabilidade econômico-financeira do serviço.

Em complemento, a inclusão do art. 7º, V-A reforça esse avanço ao exigir transparência e segregação contábil dos custos, distinguindo amortização de investimentos, remuneração do capital e custos operacionais. Esse mecanismo permite a definição de parâmetros de eficiência, além de conferir maior previsibilidade e segurança jurídica aos operadores.

No art. 27, § 5º, a alteração restringe a isenção de pedágio aos contratos firmados após a vigência da lei. A medida evita impactos retroativos sobre contratos de concessão rodoviária já existentes, que poderiam gerar desequilíbrios econômico-financeiros e ensejar reequilíbrios contratuais, com custos para o poder público. Assim, a proposta preserva a modicidade tarifária sem comprometer a estabilidade jurídica e fiscal dos contratos vigentes.

Por fim, a ampliação do rol do art. 32, I, para incluir garagens, pátios de estacionamento, manutenção ou recarga reconhece essas estruturas como essenciais à prestação do serviço. Sua inclusão como áreas de interesse público evita sua retenção estratégica, o que poderia distorcer a concorrência e dificultar a entrada ou operação de novos prestadores, contribuindo para um ambiente mais competitivo e eficiente.

Em síntese, a emenda fortalece a transição para um modelo regulatório orientado a desempenho, mitiga riscos fiscais e jurídicos e aprimora as condições estruturais para a adequada prestação do serviço de transporte público coletivo.

Sala das Sessões, em março de 2026.

Deputado JOSÉ GUIMARÃES





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência

Deputado(s)

- 1 Dep. José Guimarães (PT/CE) - Fdr PT-PCdoB-PV
- 2 Dep. Pedro Uczai (PT/SC) - Fdr PT-PCdoB-PV - LÍDER do Federação Brasil da Esperança - Fe Brasil
- 3 Dep. Antonio Brito (PSD/BA) - LÍDER do UNIÃO, PP, PSD, REPUBLICANOS, MDB, Federação PSDB CIDADANIA, PODE

Apresentação: 18/03/2026 13:37:36.487 - PLEN
EMP 7 => PL 3278/2021

EMP n.7

