



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 4.177-A, DE 2025** **(Do Sr. Jilmar Tatto)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a cobrança pelo uso excessivo do sistema viário pelos veículos do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e pelos veículos de transporte individual motorizado, para financiar a implantação de Tarifa Zero no transporte público coletivo de passageiros; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. ZÉ TROVÃO).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
DESENVOLVIMENTO URBANO;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

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

### **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2025**

(Do Sr. JILMAR TATTO)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a cobrança pelo uso excessivo do sistema viário pelos veículos do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e pelos veículos de transporte individual motorizado, para financiar a implantação de Tarifa Zero no transporte público coletivo de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para dispor sobre a cobrança pelo uso excessivo do sistema viário pelos veículos do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e pelos veículos de transporte individual motorizado, para financiar a implantação de Tarifa Zero no transporte público coletivo de passageiros.

Art. 2º O art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. \_\_\_\_\_ 11-

A. ....

§ 2º Os Municípios e o Distrito Federal ficam autorizados a instituir cobrança pelo uso excessivo do sistema viário pelos veículos do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e pelos veículos de transporte individual motorizado, desde que os recursos arrecadados sejam destinados ao custeio da implantação de sistema de transporte público coletivo de passageiros que funcione sem cobrança de tarifa ao usuário.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



## JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei representa abordagem inovadora e estratégica para enfrentar dois desafios urbanos interconectados que se intensificaram na última década: a crescente demanda e a ocupação desenfreada das vias urbanas por veículos particulares e por veículos do transporte remunerado privado individual de passageiros, o chamado transporte por aplicativo, e a necessidade urgente de se democratizar e garantir o acesso universal ao transporte público coletivo de passageiros.

Nossa proposta autoriza que os Municípios e o Distrito Federal instituem cobrança sobre o uso excessivo do sistema viário por veículos de transporte remunerado privado individual e por veículos particulares, criando mecanismo de financiamento direto para a implementação da Tarifa Zero no transporte público coletivo de passageiros.

A medida fundamenta-se no princípio da sustentabilidade urbana e na redução das externalidades negativas geradas pelo aumento do tráfego de veículos que realizam transporte individual motorizado, sejam eles de transporte por aplicativo ou particulares, os quais ocupam muito mais espaço nas vias do que os veículos do transporte coletivo, quando se considera a quantidade de pessoas transportadas. Ao mesmo tempo, nossa proposta promove equidade social, ao garantir acesso gratuito ao transporte público, por meio de recursos gerados pelas próprias atividades que sobrecarregam o sistema viário.

O projeto representa abordagem inovadora de política pública que vincula a cobrança por impactos ambientais e de mobilidade urbana diretamente ao financiamento de alternativas sustentáveis de transporte, alinhando-se às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, especialmente a de priorizar o transporte público coletivo sobre o individual motorizado.

A vinculação proposta entre a cobrança pelo uso excessivo do sistema viário e o financiamento da Tarifa Zero materializa o princípio econômico da internalização de externalidades negativas. Os serviços de transporte por aplicativo e os veículos particulares, embora proporcionem conveniência individual, geram custos coletivos significativos decorrentes do aumento da saturação do trânsito, da poluição atmosférica e da deterioração da infraestrutura viária.



Por outro lado, as experiências brasileiras com Tarifa Zero demonstram resultados extraordinariamente positivos, revelando que a medida não se resume apenas à gratuidade do transporte, mas também fomenta o comércio e gera impacto favorável em diversas áreas da cidade, promovendo maior inclusão e qualidade de vida para a população, especialmente aquela mais carente. Ademais, trata-se de respeito inequívoco ao direito constitucional de ir e vir, por vezes esquecido em nosso País.

Embora alguns Municípios já tenham buscado implantar medidas como a que este projeto de lei busca autorizar, algumas ações foram prejudicadas por questionamentos judiciais, justamente por entendimentos de que não havia previsão expressa desse tipo de cobrança em legislação federal. Assim, com este projeto de lei, nosso objetivo é sanar essa lacuna, por meio da previsão expressa de que os Municípios e o Distrito Federal ficam autorizados a instituir cobrança pelo uso excessivo do sistema viário pelos veículos do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e pelos veículos de transporte individual motorizado, desde que os recursos sejam integralmente destinados ao custeio da implantação de sistema de transporte público coletivo de passageiros com Tarifa Zero.

Por representar inegável avanço na governança urbana sustentável, e ferramenta essencial para obtenção de recursos para o transporte público coletivo gratuito – Tarifa Zero – estamos certos de receber o apoio de nossos Pares a este projeto.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado Federal JILMAR TATTO  
PT/SP





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

<b>LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012</b>	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03:12587">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03:12587</a>
---	---



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 4.177, DE 2025

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a cobrança pelo uso excessivo do sistema viário pelos veículos do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e pelos veículos de transporte individual motorizado, para financiar a implantação de Tarifa Zero no transporte público coletivo de passageiros.

**Autor:** Deputado JILMAR TATTO

**Relator:** Deputado ZÉ TROVÃO

## I - RELATÓRIO

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) o Projeto de Lei nº 4.177, de 2025, de autoria do Deputado Jilmar Tatto, para apreciação de mérito.

A proposição altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para autorizar os Municípios e o Distrito Federal a instituírem cobrança pelo uso intensivo do sistema viário por veículos do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e por veículos de transporte individual motorizado.

O objetivo é destinar os recursos arrecadados para o financiamento dos sistemas de transporte público coletivo de passageiros de modo a possibilitar a sua operação sem cobrança direta de tarifa ao usuário, modelo usualmente denominado “Tarifa Zero”.

Na justificativa, o autor sustenta que a medida busca enfrentar dois desafios urbanos inter-relacionados: o crescimento da circulação de veículos individuais motorizados nas cidades e a necessidade de ampliar e democratizar o acesso ao transporte público coletivo.





Para tanto, a iniciativa propõe alteração do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012, a fim de autorizar os Municípios e o Distrito Federal a instituírem cobrança pelo uso intensivo do sistema viário, vinculando os recursos obtidos ao financiamento do transporte público coletivo gratuito.

A proposição tramita em regime ordinário, nos termos do art. 151, inciso III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), e está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões, conforme o art. 24, inciso II, do mesmo Regimento. Foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes e de Desenvolvimento Urbano, para exame do mérito, nos termos do art. 53, inciso I, do RICD, e às Comissões de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise nos termos do art. 54 do Regimento.

A proposição não possui apensos e, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se quanto ao mérito da proposição, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

A proposição altera a Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para autorizar os Municípios e o Distrito Federal a instituírem cobrança pelo uso intensivo do sistema viário por veículos do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e por veículos de transporte individual motorizado.

De fato, constitui diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana priorizar os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e garantir a sustentabilidade econômica do sistema, a fim de assegurar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária, conforme dispõe o art. 6º, incisos II e VIII, da Lei nº 12.587, de 2012.

Contudo, verifica-se que a proposta legislativa apresenta alguns óbices relevantes.

Apresentação nº 1/00/2025, 16:17:56.970 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 4177/2025

**PRL n.1**



\* C D 2 6 6 7 0 9 6 9 7 3 0 0 \*



Em primeiro lugar, cumpre destacar que compete aos Municípios e ao Distrito Federal “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo”, conforme dispõe o art. 30, inciso V, da Constituição Federal de 1988.

Em consonância com esse comando constitucional, a Lei nº 12.587, de 2012, atribui aos entes locais ampla autonomia para disciplinar e implementar os serviços de transporte público coletivo urbano a eles incumbidos, nos termos do art. 18, inciso II, da referida lei.

Nesse sentido, mostra-se desnecessária a edição de lei nacional que venha a autorizar Municípios e o Distrito Federal a instituírem cobrança pelo uso intensivo do sistema viário, uma vez que tal competência já decorre diretamente da autonomia administrativa e normativa desses entes na gestão da mobilidade urbana.

Ademais, a própria Lei nº 12.587, de 2012, já prevê, de forma geral, em seu art. 23, inciso III, a possibilidade de aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, bem como a vinculação de receitas ao financiamento de subsídios ao transporte público coletivo.

Assim, os entes locais já dispõem de instrumentos legais suficientes para instituir mecanismos de financiamento destinados ao custeio do transporte coletivo.

Dessa forma, a normativa proposta revela-se redundante, uma vez que busca autorizar providência que já se encontra juridicamente viabilizada no ordenamento vigente.

Outro aspecto problemático da proposição reside na imprecisão de sua formulação normativa. O projeto prevê a cobrança pelo “uso excessivo do sistema viário”, sem estabelecer critérios mínimos ou parâmetros objetivos que permitam caracterizar essa condição, o que compromete a clareza e a segurança jurídica da norma.

Cumpre observar, ainda, que a definição de instrumentos de cobrança associados ao uso da infraestrutura viária envolve avaliações técnicas complexas, que deve considerar as especificidades de cada sistema de mobilidade urbana, os contratos de concessão ou permissão vigentes e as particularidades territoriais e socioeconômicas de cada município.

Nesse contexto, a disciplina uniforme dessa matéria em âmbito nacional mostra-se inadequada, diante da diversidade de realidades urbanas existentes no País.

Além disso, ao direcionar a cobrança aos veículos de transporte individual motorizado e aos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, a

Representação: 1/002025-16:17:56.970 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 4177/2025

PRL n.1



\* C D 2 6 6 7 0 9 6 9 7 3 0 0 \*



proposta pode gerar tratamento regulatório desigual entre diferentes modalidades de transporte, sem considerar a complexidade das dinâmicas de mobilidade urbana.

Ademais, nas localidades em que o transporte público coletivo é insuficiente ou inexistente, a população pode vir a ser prejudicada pelo eventual encarecimento dessas alternativas de deslocamento.

Diante do exposto, embora meritória a preocupação do autor com o financiamento do transporte público coletivo e com a promoção de modelos mais sustentáveis de mobilidade urbana, entende-se que a proposição não apresenta soluções normativas adequadas para enfrentar os desafios identificados.

Pelo exposto, voto pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.177, de 2025.

Sala da Comissão, em            de            de 2026.

Deputado ZÉ TROVÃO  
Relator





Câmara dos Deputados

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**PROJETO DE LEI Nº 4.177, DE 2025**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.177/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Zé Trovão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Geraldo Mendes e Rosana Valle - Vice-Presidentes, Beбето, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alden, Danlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Sargento Fatur, Sargento Gonçalves, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gilson Daniel, Greyce Elias, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Julio Lopes, Márcio Honaiser, Nicoletti, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 08 de abril de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO  
Presidente



**FIM DO DOCUMENTO**