



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.830-B, DE 2022** **(Do Sr. Kim Kataguiri)**

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, a fim de dispor sobre bilhete nacionalmente integrado de transporte público; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação (relator: DEP. AUGUSTO PUPPIO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário - Art. 24 II, "g"

### **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

XI - compatibilidade entre diferentes sistemas de pagamento de tarifa”.

### CAPÍTULO III

#### DO SISTEMA INTEGRADO DE PAGAMENTO TARIFÁRIO

“Art. 13-A. Os diferentes modais de transporte público, oferecidos por todos os entes federativos, terão sistema unificado de pagamento de tarifa.

§1º. A União definirá, ouvidos os demais entes federativos, a tecnologia a ser utilizada no sistema integrado de pagamento tarifário.

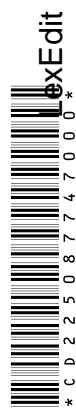
§2º. O uso do sistema integrado não permite à União definir ou de qualquer forma influir na tarifa cobrada pelo ente federativo responsável pelo serviço de transporte.

§3º. O sistema integrado será pré-pago e o usuário poderá utilizá-lo por meio de aplicativo eletrônico integrado a telefone celular, outros aparelhos eletrônicos ou por meio de cartão inteligente ou tecnologia similar, sempre permitindo o pagamento por via eletrônica.

§4º. Sempre que possível, evitar-se-á a necessidade do usuário se deslocar ou fazer qualquer trâmite presencial para realizar o cadastro no sistema unificado e iniciar o seu uso”

“Art. 14.....

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados  
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421  
dep.kimkatgui@camara.leg.br  
CEP 70160-900 - Brasília-DF





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

.....  
V - pagar a tarifa do modal de transporte público usando sistema único de pagamento.”

“Art. 16.....  
.....

VIII - Organizar e coordenar um sistema único e integrado de pagamento de tarifa de transporte público urbano.”

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor 4 (quatro) anos após a sua publicação.

KIM KATAGUIRI  
Deputado Federal (UNIÃO-SP)

**Justificação**

O presente projeto de lei visa alterar a Lei nº 12.587 a fim de possibilitar a implementação de um sistema único de pagamento de tarifa em todo o transporte público no país.

Atualmente, cada município tem seu próprio sistema de pagamento, dificultando a vida do usuário. Uma pessoa que more, por exemplo, em um município de uma região metropolitana e trabalhe em outro município da mesma região é forçada a usar, muitas vezes, dois sistemas de pagamento.

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados  
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421  
dep.kimkatguiiri@camara.leg.br  
CEP 70160-900 - Brasília-DF





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

Nos termos da presente proposta, a União coordenará a implementação de um sistema único, que será usado por Estados e municípios em todos os modais de transporte. O sistema será eletrônico e permitirá o pagamento pré-pago, tal e qual ocorre nos principais municípios do Brasil. O valor da tarifa continua definido por quem controla o serviço público utilizado (Estado ou Município), o que significa que o projeto não gera qualquer desequilíbrio nas concessões ou na equação econômico-financeira da prestação do serviço público. Nada muda em termos de valor de tarifa.

Com isso, pretendemos dar mais eficiência ao transporte público e menos burocracia para o seu usuário.

Por fim, o prazo largo de vacância é necessário para permitir a adaptação de diferentes entes federativos ao novo sistema.

Peço aos eminentes colegas a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, (data)

KIM KATAGUIRI

Deputado Federal (UNIÃO-SP)

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados  
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421  
dep.kimkatguiiri@camara.leg.br  
CEP 70160-900 - Brasília-DF



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
 Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Seção II**

**Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.
- VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

## CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; [\*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e [\*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)
- X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público

coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

.....

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

### CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

### CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

.....  
 .....

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

## PROJETO DE LEI Nº 1.830, DE 2022

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, a fim de dispor sobre bilhete nacionalmente integrado de transporte público.

**Autor:** Deputado KIM KATAGUIRI

**Relator:** Deputado AUGUSTO PUPPIO

### I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'a', do inciso VII, do art. 32, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 1.830, de 2022, que “altera a Lei nº 12.587, de 2012, a fim de dispor sobre bilhete nacionalmente integrado de transporte público”. O texto insere a “compatibilidade nacional entre sistemas de pagamento de tarifa” como diretriz tanto da Política Nacional de Mobilidade Urbana quanto da política tarifária do serviço de transporte público coletivo. Além disso, cria o Capítulo III – Do sistema integrado de pagamento tarifário – que detalha como será construído o sistema nacional para controle dos pagamentos de tarifa, lista o pagamento eletrônico em sistema único como direito do usuário, e atribui à União a competência para organizar e coordenar o sistema único de pagamento.

O Autor justifica sua proposta alegando que a existência de diferentes sistemas municipais “dificulta a vida” do usuário. Cita o caso de pessoas moradoras de regiões metropolitanas que trabalham em um Município mas moram em outro e são “forçadas a usar, muitas vezes, dois sistemas de pagamento”. Defende que a proposta não causa impacto no valor das tarifas e



que o novo mecanismo conferirá “mais eficiência” ao sistema e “menos burocracia” para o usuário.

Após a avaliação desta CDU, o tema será apreciado pela Comissão de Viação e Transportes e, em seguida, terá sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa avaliados pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. O Projeto tramita em regime ordinário e está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Em exame o Projeto de Lei nº 1.830, de 2022, que introduz o “bilhete nacionalmente integrado de transporte público” na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). O texto insere a “compatibilidade nacional entre sistemas de pagamento de tarifa” como diretriz tanto da PNMU quanto da política tarifária do serviço de transporte público coletivo. Além disso, detalha como será construído o sistema nacional para controle dos pagamentos de tarifa, lista o pagamento eletrônico em sistema único como direito do usuário, e atribui à União a competência para organizar e coordenar o sistema único de pagamento.

O tema é justo e meritório e o texto deve ser aprovado. Como bem aponta o Autor, a existência de diferentes sistemas municipais “dificulta a vida” do usuário. O problema se evidencia no caso de moradores de regiões metropolitanas que trabalham em um município mas moram em outro e são forçados a usar, muitas vezes, dois sistemas de pagamento.

Além disso, implementação de um bilhete nacionalmente integrado de transporte público poderá ser uma resposta estratégica para mitigar eventuais necessidades recorrentes de licitações para aquisição de sistemas associadas à transição de mandatos políticos. A consolidação em um



sistema singular, almeja conferir estabilidade e continuidade à infraestrutura de transporte público, e conseqüentemente, maior economia a longo prazo ao Erário. Ou seja, a padronização proporciona não apenas eficiência operacional, redução de custos e melhorias na integração do serviço, mas também atenua a suscetibilidade a alterações abruptas derivadas de mudanças políticas, resguardando a eficácia e a organização do sistema ao longo do tempo.

Entendo, também, que a integração dos serviços de transporte urbano em um único sistema de informação poderá dar valiosas contribuições aos formuladores de políticas de mobilidade em todas as esferas. Os dados de viagens, valores e perfis de utilização nas diferentes regiões poderão ser estudados e fornecerão embasamento para ajustes, além de evidenciar oportunidades de otimização dos serviços. Ainda, poderá ser um catalizador da transparência das tarifas dos serviços de transporte urbano.

Por fim, vale destacar que a autonomia do município para definir as tarifas é preservada pelo texto proposto. Sendo assim, a proposta não causa impacto no valor das tarifas.

Portanto, por entender que o novo mecanismo conferirá mais eficiência ao sistema e menos burocracia para o usuário, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 1.830, de 2022.

Sala da Comissão, em        de        de 2023.

Deputado AUGUSTO PUPPIO  
Relator

2023-21724





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 1.830, DE 2022

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.830/2022, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Augusto Puppio.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Acácio Favacho - Presidente, Guilherme Boulos e Marangoni - Vice-Presidentes, Augusto Puppio, Denise Pessôa, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Saulo Pedroso, Abilio Brunini, Antonio Andrade, João Daniel, Josenildo, Max Lemos e Ricardo Maia.

Sala da Comissão, em 20 de dezembro de 2023.

Deputado ACÁCIO FAVACHO  
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 1.830, DE 2022

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de dispor sobre bilhete nacionalmente integrado de transporte público.

**Autor: Deputado Kim Kataguiri**

**Relator: Deputado Diego Andrade**

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.830, de 2022, de autoria do Deputado Kim Kataguiri, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para prever integração e compatibilidade nacional entre sistemas de pagamento de tarifa e instituir sistema unificado de pagamento tarifário aplicável aos diferentes modais de transporte público oferecidos pelos entes federativos .

Em síntese, a proposição determina que os diferentes modais de transporte público tenham sistema unificado de pagamento de tarifa, a ser definido pela União quanto à tecnologia adotada, preservando formalmente a competência do ente federativo responsável para fixação da tarifa e prevendo uso por meio eletrônico, aplicativo, cartão inteligente ou tecnologia similar .

O texto também acrescenta à Política Nacional de Mobilidade Urbana comandos voltados à compatibilidade entre sistemas de pagamento e atribui à União papel de organização e coordenação de sistema único e integrado de pagamento de tarifa de transporte público urbano, estabelecendo vacatio legis de quatro anos .

Na justificação, o autor sustenta que a medida buscaria reduzir dificuldades enfrentadas por usuários que transitam entre diferentes municípios, especialmente em regiões metropolitanas, em razão da existência de sistemas distintos de bilhetagem .

A matéria foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Urbano (CDU) e de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para exame de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, sob o rito de tramitação ordinária e regime de





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

apreciação conclusiva, nos termos do art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Nesta Comissão, esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

### II – VOTO DO RELATOR

A proposição parte de objetivo compreensível, ao pretender facilitar a experiência do usuário do transporte público por meio de maior interoperabilidade entre meios de pagamento. Contudo, no exame de conveniência e oportunidade legislativa afeto a esta Comissão, o Projeto de Lei nº 1.830, de 2022, não se mostra solução adequada para o setor de transportes .

Em primeiro lugar, o projeto avança sobre esfera material cuja disciplina está diretamente vinculada à organização e à prestação dos serviços públicos de transporte coletivo pelos entes competentes. A Constituição atribui aos Municípios a organização e a prestação dos serviços públicos de interesse local, incluído o transporte coletivo, de caráter essencial, e o arranjo institucional da mobilidade urbana foi estruturado justamente para respeitar a autonomia federativa de União, Estados, Distrito Federal e Municípios .

Embora o projeto de lei alegue que a União não interferirá na tarifa cobrada por cada ente federativo, o modelo proposto ultrapassa a mera definição de diretrizes gerais e se insere em um aspecto operacional crítico da prestação do serviço: a gestão do sistema de arrecadação e pagamento tarifário. Este componente é fundamental, e não acessório ou neutro, pois está intrinsecamente ligado à própria estrutura administrativa, regulatória e contratual do serviço, seja ele concedido ou prestado diretamente. Consequentemente, tem implicações diretas sobre o controle de receitas, a fiscalização, a tecnologia utilizada, a integração local e o equilíbrio econômico-financeiro da operação.

Também não parece adequado concentrar na União a definição da tecnologia a ser utilizada em um sistema nacional integrado para realidades urbanas extremamente distintas. Os sistemas de transporte coletivo no País apresentam diferenças estruturais relevantes quanto à escala, aos modais, ao estágio de digitalização, à modelagem contratual e às soluções já implementadas por Estados e Municípios, de modo que a uniformização legal rígida tende a gerar dificuldades de adaptação, custos de transição e perda de flexibilidade regulatória .

Além disso, a arrecadação tarifária está intimamente ligada aos contratos de concessão e permissão e às competências do poder concedente para regulamentar as condições de prestação do serviço. A imposição legal de um sistema nacional de





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

pagamento, concebido e coordenado fora da esfera do ente titular do serviço, pode interferir em arranjos contratuais vigentes e em mecanismos locais de fiscalização e gestão, sem que o projeto apresente disciplina suficiente para compatibilizar essa mudança com a realidade das concessões em curso .

Há, ainda, insuficiência de fundamentação empírica para a solução proposta. A justificção do projeto menciona dificuldades experimentadas por usuários em deslocamentos entre municípios, mas não apresenta dados técnicos, dimensionamento do problema, estimativa de custos de implementação, análise de impactos regulatórios ou demonstração de que a centralização nacional da bilhetagem seja o meio mais eficiente e proporcional para enfrentar a questão .

Sob a ótica da política pública de mobilidade, a integração tarifária e operacional em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas já pode ser buscada por instrumentos interfederativos próprios, ajustados às características de cada território. Em vez de favorecer soluções cooperativas e calibradas regionalmente, a proposição substitui a articulação entre entes por um comando nacional uniforme sobre procedimento operacional que depende de pactuação institucional, compatibilidade tecnológica e desenho regulatório local .

O texto também incorre em excessivo detalhamento normativo ao antecipar, em lei federal, características tecnológicas e operacionais de sistema ainda inexistente em escala nacional. Em matéria sujeita à rápida evolução tecnológica, soluções legais fechadas podem produzir obsolescência precoce, insegurança jurídica e necessidade de sucessivas revisões legislativas, quando seria mais prudente preservar espaço para soluções regulatórias e arranjos administrativos progressivos .

Desse modo, embora se reconheça a intenção de simplificar o acesso do usuário ao transporte público, o projeto, tal como redigido, desloca competências, interfere em elementos centrais da gestão dos serviços locais e regionais de transporte coletivo e adota mecanismo nacional uniforme sem demonstração suficiente de sua necessidade, viabilidade e adequação. O resultado potencial é a criação de entraves regulatórios e operacionais superiores aos benefícios concretamente demonstrados pela proposição .

Diante do exposto, no âmbito de competência da Comissão de Viação e Transportes, vota-se pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.830, de 2022 .

Sala da Comissão, em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2026.

**Deputado Diego Andrade**  
Relator





Câmara dos Deputados

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**PROJETO DE LEI Nº 1.830, DE 2022**

**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 1.830/2022, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Diego Andrade.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Denise Pessôa, Diego Andrade, Gilberto Abramo, Helena Lima, Jonas Donizette, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Rubens Otoni, Antonio Carlos Rodrigues, Beto Preto, Cabo Gilberto Silva, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gabriel Nunes, Hugo Leal, Lêda Borges, Márcio Honaiser, Marcos Soares, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 10 de junho de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO  
Presidente

