



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado João Daniel – PT/SE**

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_, DE 2026**  
**(Do Senhor João Daniel)**

Institui o Programa Nacional de Apoio ao Custeio de Frotas Limpas e de Indução de Consórcios Metropolitanos de Tarifa Zero (PAC-FLIM); cria o Subfundo Federal para Descarbonização e Transição Energética da Frota Pública de Transporte (SFDT); dispõe sobre fontes federais de financiamento da mobilidade urbana sustentável e critérios de habilitação e repasse; e dá outras providências.

**O CONGRESSO NACIONAL decreta:**

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Nacional de Apoio ao Custeio de Frotas Limpas e de Indução de Consórcios Metropolitanos de Tarifa Zero (PAC-FLIM), em conformidade com as diretrizes de articulação federativa previstas na Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026.

Art. 2º São objetivos do PAC-FLIM:

I – mitigar a pressão fiscal sobre os orçamentos municipais decorrente do financiamento de políticas de redução tarifária ou de Tarifa Zero;

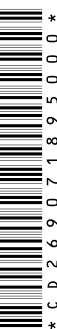
II – induzir a formação de unidades regionais e de consórcios metropolitanos de transporte público coletivo integrados entre entes federativos;

III – acelerar a transição energética das frotas de transporte público coletivo urbano e metropolitano, mediante fomento à aquisição de tecnologias de tração limpa e de emissão zero de carbono; e

IV – promover a modicidade tarifária com justiça tributária, eficiência operacional e equilíbrio socioambiental.

**CAPÍTULO II**  
**DO FINANCIAMENTO DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E DAS FROTAS LIMPAS**

Câmara dos Deputados | Anexo IV – 6º andar - Gabinete 605 - 70160900 - Brasília DF  
Tel: (61) 3215-5605 | E-mail: dep.jooadaniel@camara.leg.br





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado João Daniel – PT/SE**

Art. 3º Fica criado o Subfundo Federal para Descarbonização e Transição Energética da Frota Pública de Transporte (SFDT), gerido pelo Ministério das Cidades, com a finalidade de aportar recursos para a transição tecnológica da frota nacional de transporte público coletivo.

Art. 4º Constituem recursos do SFDT aqueles destinados na forma desta Lei, inclusive os decorrentes da arrecadação recuperada por força do art. 4º da Lei Complementar nº 224, de 26 de dezembro de 2025.

§ 1º Serão destinadas ao SFDT as receitas correspondentes a 10% (dez por cento) do montante arrecadado em decorrência da redução de incentivos e benefícios fiscais federais incidentes sobre as seguintes contribuições:

I – Contribuição para o PIS/Pasep e Contribuição para o PIS/Pasep-Importação;

II – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e Cofins-Importação;

III – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL); e

IV – contribuição previdenciária do empregador de que trata o inciso VI do § 1º do art. 4º da Lei Complementar nº 224, de 26 de dezembro de 2025.

§ 2º O montante equivalente a 10% (dez por cento) das receitas federais recuperadas sobre o Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ), o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e o Imposto de Importação (II), em decorrência da aplicação da Lei Complementar nº 224, de 26 de dezembro de 2025, será recolhido ao caixa único do Tesouro Nacional, vedada a vinculação direta, cabendo ao Poder Executivo propor dotação orçamentária anual específica destinada ao fomento da mobilidade urbana sustentável, observado o art. 167, inciso IV, da Constituição Federal.

§ 3º Os recursos do SFDT serão destinados prioritariamente às empresas operadoras integralmente públicas de transporte público coletivo urbano ou metropolitano instituídas pelos entes federativos locais.

§ 4º Admite-se, de forma subsidiária, a destinação de recursos do SFDT a concessionárias privadas operadoras de transporte público coletivo, desde que comprovados cumulativamente os seguintes requisitos de habilitação:





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado João Daniel – PT/SE**

I – regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista ininterrupta nos 12 (doze) meses anteriores ao pedido de habilitação;

II – transparência contábil ativa, mediante publicação anual de balanços auditados por auditoria externa independente;

III – adoção de práticas de governança corporativa e de integridade, inclusive canal estruturado de denúncias e programa ativo de conformidade; e

IV – compartilhamento integral e em tempo real dos dados de GPS, telemetria e bilhetagem eletrônica com o poder concedente ou órgão regulador, nos termos do art. 7º, inciso VII, da Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026.

Art. 5º Os repasses de fomento financeiro do SFDT, bem como as transferências federais decorrentes da CIDE-Combustíveis e da parcela excedente de royalties de petróleo e gás destinada ao custeio tarifário, serão formalizados por convênio, contrato de repasse ou instrumento congêneres, observado o disposto no art. 25 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

§ 1º Além das condições gerais previstas no art. 25 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, os instrumentos de repasse financeiro do PAC-FLIM conterão cláusulas de desempenho que estabeleçam:

I – prazo de vigência de até 5 (cinco) anos, condicionada qualquer prorrogação ou renovação à reavaliação prévia e favorável dos resultados operacionais, sociais e ambientais por comissão multidisciplinar especializada do Ministério das Cidades; e

II – metas objetivas, quantificáveis e auditáveis aplicáveis aos sistemas locais de transporte público coletivo, nas dimensões econômica, social e ambiental, em consonância com as diretrizes do art. 9º, inciso VI, da Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026.

§ 2º É vedada a liberação de novas parcelas financeiras ou a prorrogação dos instrumentos de repasse quando avaliação de resultados comprovar o não atingimento injustificado das metas pactuadas, na forma do § 1º, por dois exercícios consecutivos.

**CAPÍTULO III**  
**DA DESTINAÇÃO E DA PARTILHA DE RECURSOS METROPOLITANOS**

Art. 6º Os recursos federais destinados ao custeio de subsídios ao transporte público coletivo de passageiros, inclusive os provenientes da CIDE-Combustíveis e de

Apresentação: 08/07/2026 12:02:12.343 - Mesa

PL n.3549/2026



\* C D 2 6 9 0 7 1 8 9 5 0 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado João Daniel – PT/SE**

parcela excedente de royalties de petróleo e gás, quando vinculados por legislação federal específica à mobilidade urbana, serão distribuídos na forma deste Capítulo.

Art. 7º Para os fins desta Lei, considera-se excedente de royalties de petróleo e gás o montante financeiro que exceder a cota-base de distribuição federal estabelecida na legislação de regência, calculado exclusivamente sobre a cota-parte destinada à União, nos termos da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e da Lei nº 12.734, de 30 de novembro de 2012, preservadas as parcelas constitucional e legalmente destinadas aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

§ 1º O excedente de que trata o caput será apurado exclusivamente sobre a parcela que couber à União na partilha sob os regimes de concessão e de partilha de produção.

§ 2º A apuração do excedente observará a seguinte fórmula:

$$E = RFT - RFB$$

I – E: parcela excedente da cota-parte federal de royalties a ser destinada prioritariamente ao fomento de programas de modicidade tarifária ou de Tarifa Zero;

II – RFT: receita federal total líquida de royalties efetivamente recolhida e destinada à União; e

III – RFB: parcela da receita federal de royalties vinculada aos critérios tradicionais de distribuição e aos repasses regulamentares estabelecidos pela Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e pela Lei nº 12.734, de 30 de novembro de 2012.

§ 3º A destinação do excedente de royalties para o financiamento da modicidade tarifária ou da Tarifa Zero observará as destinações finalísticas de saúde e educação previstas na Lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013, quando aplicáveis, sem prejuízo do provimento de transporte público gratuito para acesso aos serviços públicos de ensino e saúde.

Art. 8º Os recursos do excedente de royalties e da CIDE-Combustíveis vinculados à modicidade tarifária de passageiros serão transferidos preferencialmente aos entes municipais organizados sob a forma de consórcio metropolitano ou unidade regional de transporte público coletivo formalmente constituídos sob regime de gestão associada interfederativa.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no caput, os recursos federais serão acessíveis aos Municípios não consorciados que comprovarem cumulativamente:

Câmara dos Deputados | Anexo IV – 6º andar - Gabinete 605 - 70160900 - Brasília DF  
Tel: (61) 3215-5605 | E-mail: dep.joaodaniel@camara.leg.br





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado João Daniel – PT/SE**

I – existência de Plano de Mobilidade Urbana municipal aprovado e em plena vigência, nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

II – adoção de medidas equivalentes de integração física e tarifária das linhas urbanas locais e de programas de redução progressiva ou integral da tarifa pública; e

III – garantia de transparência operacional por meio de sistema de monitoramento de frota e de controle direto ou auditado da bilhetagem eletrônica.

§ 2º Para a habilitação aos repasses prioritários de que trata este Capítulo, os consórcios, as unidades regionais e os Municípios não consorciados deverão comprovar a regularidade fiscal, trabalhista e previdenciária de suas operadoras contratadas, bem como o envio periódico de relatórios contábeis de operação ao Ministério das Cidades.

Art. 9º Sem prejuízo dos demais requisitos, a liberação e a transferência de recursos federais decorrentes da CIDE-Combustíveis e da parcela excedente de royalties de petróleo e gás serão priorizadas quando os entes beneficiários ou consórcios metropolitanos adotarem modelos contratuais baseados na remuneração por quilômetro percorrido.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios que voluntariamente adotarem o modelo de remuneração por quilômetro percorrido em seus contratos de concessão farão jus à majoração de até 15% (quinze por cento) no montante dos repasses discricionários de fomento federal, conforme critérios de pontuação estabelecidos em regulamento pelo Ministério das Cidades.

§ 2º O modelo de remuneração por quilômetro percorrido incentivado pela União deverá separar formalmente o custo técnico real de prestação do serviço da tarifa pública cobrada do passageiro, remunerando o operador pela oferta de viagens e pelo cumprimento da quilometragem planejada.

§ 3º A não adoção do modelo de remuneração por quilômetro percorrido não impedirá o repasse dos recursos ordinários previstos nesta Lei, desde que o ente federativo comprove a existência de mecanismos idôneos de fiscalização contábil, operacional e de sustentabilidade financeira do modelo alternativo adotado, preservada a autonomia político-administrativa dos entes titulares dos serviços.

Art. 10. A manutenção do fluxo de repasses de recursos federais do PAC-FLIM fica condicionada ao envio anual, pelos entes beneficiários, de relatórios auditados que





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado João Daniel – PT/SE**

comprovem a evolução dos seguintes indicadores de eficiência social, operacional e ambiental:

I – Índice de Redução de Emissões (IRE): redução percentual de emissões de CO<sub>2</sub>eq e poluentes atmosféricos da queima de combustíveis fósseis, calculada por passageiro-quilômetro transportado;

II – Índice de Satisfação do Usuário (ISU): resultados de auditorias e pesquisas de opinião independentes acerca da qualidade, regularidade, tempo de espera, conforto e salubridade dos veículos em circulação; e

III – Índice de Regularidade e Frequência (IRF): cumprimento integral das planilhas de horários de rodagem planejadas pelo órgão gestor metropolitano.

Parágrafo único. O não cumprimento injustificado dos índices previstos nos incisos do caput por dois exercícios consecutivos ensejará a suspensão parcial de novos repasses federais de fomento discricionário, até que o consórcio ou ente beneficiário apresente plano de saneamento de metas devidamente homologado pelo Ministério das Cidades.

**CAPÍTULO IV**  
**DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 11. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que couber.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICATIVA**

O presente Projeto de Lei propõe uma reforma estrutural e financeiramente responsável nas regras de cooperação federativa destinadas ao financiamento e ao fomento da mobilidade urbana no Brasil. A crise crônica no sistema de transporte público nacional — amplamente evidenciada em Aracaju pela suspensão judicial do processo licitatório metropolitano devido à falta de clareza atuarial de custos — demonstra que as prefeituras necessitam urgentemente de mecanismos seguros de fomento federativo.

Em primeiro lugar, o projeto promove uma adequação constitucional pioneira ao separar as receitas recuperadas com o cancelamento parcial de benefícios fiscais pela Lei Complementar nº 224, de 2025. Com respeito estrito ao princípio da não afetação de impostos (Artigo 167, IV da CF), o projeto vincula apenas as parcelas provenientes de contribuições federais (PIS, Cofins, CSLL e contribuição previdenciária) ao Subfundo Federal para Descarbonização e Transição Energética da Frota Pública de Transporte

Câmara dos Deputados | Anexo IV – 6º andar - Gabinete 605 - 70160900 - Brasília DF  
Tel: (61) 3215-5605 | E-mail: dep.jooadaniel@camara.leg.br



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269071895000>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Daniel





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado João Daniel – PT/SE**

(SFDT), deixando a parcela de impostos no caixa comum da União e determinando sua alocação responsável na Lei Orçamentária Anual (LOA).

Em segundo lugar, a proposta prestigia o princípio da igualdade e da eficiência na prestação dos serviços públicos ao remover proibições absolutas de fomento a concessionárias privadas. Em vez de uma exclusão arbitrária a priori, o projeto estabelece critérios objetivos e rígidos de regularidade fiscal, trabalhista, previdenciária, transparência e governança corporativa, garantindo que o dinheiro público fomente apenas operadores eficientes e cumpridores de suas obrigações fundamentais, sejam eles públicos ou privados.

Em terceiro lugar, esta nova versão consolida de forma magistral o cálculo do excedente de royalties petrolíferos. O projeto faz remissão expressa e precisa à Lei nº 9.478, de 1997, e à Lei nº 12.734, de 2012, determinando que o cálculo incida exclusivamente sobre a cota-parte federal dos royalties, preservando integralmente os repasses devidos a Estados, Municípios e ao Distrito Federal. Além disso, garante-se a compatibilidade com a destinação de fomento à educação e saúde prevista na Lei nº 12.858, de 2013, uma vez que o passe livre é um vetor indispensável para que populações vulneráveis acessem as escolas e os hospitais públicos.

Por fim, em profundo respeito à autonomia político-administrativa dos Municípios titulares dos serviços de trânsito locais (artigos 18 e 30 da CF), o projeto afasta qualquer imposição autoritária de modelos contratuais. A remuneração por quilômetro percorrido deixa de ser condicionante obrigatória e passa a ser incentivada por meio de uma majoração financeira de até 15% nos repasses federais e prioridade regulamentar. Adicionalmente, garante-se que municípios que prefiram não se consorciar possam acessar de maneira plena os recursos do PAC-FLIM, desde que comprovem por meio de Plano de Mobilidade Urbana medidas equivalentes de modicidade tarifária e integração.

Essa engrenagem harmoniza de forma perfeita a responsabilidade fiscal, o rigor de controle, a justiça social e a autonomia dos entes federativos, provendo um porto seguro legislativo para a reconfiguração sustentável do transporte urbano em Sergipe e em todo o território nacional.

Sala das Comissões, em \_\_\_\_ de julho de 2026.

**Deputado João Daniel**  
**PT/SE**

Câmara dos Deputados | Anexo IV – 6º andar - Gabinete 605 - 70160900 - Brasília DF  
Tel: (61) 3215-5605 | E-mail: dep.joodaniel@camara.leg.br



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269071895000>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Daniel

