



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 à Indução da Tarifa Zero no Transporte Público Coletivo, estabelece critérios para apoio federal à modicidade tarifária, à transição energética e à gestão associada interfederativa, e dá outras providências.

**O CONGRESSO NACIONAL decreta:**

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Nacional de Apoio ao Custeio de Frotas Limpas e à Indução da Tarifa Zero no Transporte Público Coletivo — PAC-FLIM, com a finalidade de apoiar, no âmbito da cooperação federativa, políticas públicas de modicidade tarifária, tarifa zero, integração metropolitana e transição energética das frotas de transporte público coletivo urbano, semiurbano e metropolitano.

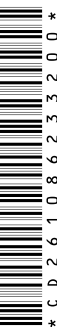
Parágrafo único. O PAC-FLIM observará as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, do marco legal do transporte público coletivo urbano, instituído pela Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e da legislação orçamentária e financeira aplicável.

Art. 2º São objetivos do PAC-FLIM:

I – apoiar Estados, Distrito Federal, Municípios, consórcios públicos e unidades regionais na redução do peso das tarifas do transporte público coletivo sobre a renda da população;

II – induzir a implantação progressiva de políticas de modicidade tarifária, integração tarifária e tarifa zero, especialmente em regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e áreas de elevada vulnerabilidade social;

III – fomentar a aquisição, a operação e a manutenção de frotas limpas, com redução progressiva das emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa;





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

IV – estimular a formação e o fortalecimento de consórcios públicos, unidades regionais de transporte público coletivo e demais arranjos de gestão associada interfederativa;

V – aprimorar a transparência, a governança, o controle público da bilhetagem, a fiscalização operacional e a aferição dos custos reais do serviço de transporte público coletivo;

VI – assegurar que recursos federais destinados à modicidade tarifária e à transição energética sejam revertidos em benefício direto dos usuários, mediante redução tarifária, ampliação da oferta, melhoria da qualidade do serviço ou renovação da frota.

Art. 3º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – modicidade tarifária: política pública destinada a reduzir o valor pago diretamente pelo usuário, mediante subsídios, receitas extratarifárias, aportes orçamentários, integração tarifária ou outros mecanismos legais de financiamento do transporte público coletivo;

II – tarifa zero: política pública pela qual o usuário é dispensado do pagamento direto de tarifa pública para utilização do transporte público coletivo, total ou parcialmente, de forma universal ou segmentada, conforme lei do ente titular do serviço;

III – frota limpa: frota de transporte público coletivo movida por tecnologia de baixa emissão, emissão zero local ou menor intensidade de carbono, incluindo veículos elétricos, híbridos, movidos a hidrogênio, biometano, biocombustíveis sustentáveis ou outras tecnologias reconhecidas em regulamento, desde que comprovada a redução de emissões em relação à frota substituída;

IV – consórcio metropolitano de transporte público coletivo: consórcio público ou arranjo de gestão associada interfederativa instituído para planejamento, regulação, contratação, operação, fiscalização ou financiamento integrado do transporte público coletivo;

V – unidade regional de transporte público coletivo: estrutura regionalizada de governança, planejamento ou execução da política de transporte público coletivo, formalmente instituída por lei ou instrumento jurídico próprio;

VI – operador: empresa pública, sociedade de economia mista, concessionária, permissionária, autorizatória ou entidade contratada para a prestação do serviço de transporte público coletivo;





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

VII – poder concedente: ente federativo, consórcio público ou entidade pública competente para organizar, delegar, fiscalizar ou remunerar a prestação do serviço de transporte público coletivo.

**CAPÍTULO II**  
**DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E DAS FONTES DE FINANCIAMENTO**

Art. 4º O PAC-FLIM será executado por meio de dotações consignadas nas leis orçamentárias, ações orçamentárias específicas, transferências voluntárias, convênios, termos de compromisso, contratos de repasse e demais instrumentos congêneres admitidos pela legislação aplicável.

§ 1º Esta Lei não cria fundo público autônomo.

§ 2º A execução do PAC-FLIM deverá ocorrer, preferencialmente, mediante programação orçamentária e financeira própria do órgão federal competente pela política nacional de desenvolvimento urbano e mobilidade urbana, em observância ao art. 167, inciso XIV, da Constituição Federal.

§ 3º A instituição de ação orçamentária específica, rubrica, plano orçamentário ou programação financeira destinada ao PAC-FLIM não constitui criação de fundo público para os fins do § 1º deste artigo.

Art. 5º Poderão constituir fontes de financiamento do PAC-FLIM, observadas a Lei de Diretrizes Orçamentárias, a Lei Orçamentária Anual e a legislação financeira aplicável:

I – dotações orçamentárias da União;

II – recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico combustível — CIDE-Combustíveis, nos limites e finalidades admitidos pela legislação de regência;

III – parcela das receitas adicionais decorrentes da redução, revisão ou cancelamento de incentivos, benefícios tributários, financeiros ou creditícios federais incidentes sobre contribuições federais, observado o disposto na Lei Complementar nº 224, de 26 de dezembro de 2025, e na legislação orçamentária;

Apresentação: 08/07/2026 12:22:01.377 - Mesa

PL n.3551/2026



\* C D 2 6 1 0 8 6 2 3 3 2 0 0 \*



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

IV – parcela legalmente disponível da cota-parte da União nas participações governamentais decorrentes da exploração de petróleo e gás natural, inclusive royalties, desde que preservadas integralmente as destinações constitucionais e legais já existentes;

V – recursos provenientes de acordos, convênios, contratos de financiamento, cooperação técnica nacional ou internacional, doações e outras fontes admitidas em direito.

§ 1º As receitas provenientes de impostos federais não ficam vinculadas ao PAC-FLIM, sem prejuízo da possibilidade de alocação de dotações orçamentárias próprias pela União, nos termos da legislação orçamentária e financeira.

§ 2º A utilização de recursos referidos no inciso IV do caput deste artigo não poderá reduzir, substituir, contingenciar ou prejudicar as parcelas destinadas à educação e à saúde pela Lei nº 12.858, de 9 de setembro de 2013, nem qualquer outra vinculação constitucional ou legal incidente sobre as participações governamentais da exploração de petróleo e gás natural.

§ 3º A aplicação de recursos da CIDE-Combustíveis no âmbito do PAC-FLIM deverá observar sua finalidade legal, especialmente quanto à redução do consumo de combustíveis automotivos, à melhoria da mobilidade urbana, à diminuição do tempo de deslocamento, à segurança dos usuários e à qualificação dos sistemas de transporte.

§ 4º A alocação de recursos oriundos de contribuições federais, nos termos do inciso III do caput, será limitada a até 10% (dez por cento) da arrecadação adicional líquida estimada ou realizada em decorrência das medidas de redução ou revisão de benefícios fiscais, observado o disposto na Lei Orçamentária Anual.

Art. 6º Os recursos federais destinados ao PAC-FLIM poderão apoiar:

I – investimentos em aquisição, locação, adaptação, infraestrutura de recarga, manutenção ou substituição de veículos destinados à implantação ou ampliação de frotas limpas;

II – custeio parcial de programas de modicidade tarifária, integração tarifária ou tarifa zero;

III – estudos técnicos, auditorias operacionais, estruturação de consórcios públicos, unidades regionais e modelos de contratação baseados em custos auditáveis;

Apresentação: 08/07/2026 12:22:01.377 - Mesa

PL n.3551/2026



\* C D 2 6 1 0 8 6 2 3 3 2 0 0 \*



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

IV – implantação ou aperfeiçoamento de sistemas de bilhetagem eletrônica, controle público de arrecadação, monitoramento de frota, telemetria, GPS, dados abertos e transparência operacional;

V – ações de planejamento, governança, fiscalização e controle social vinculadas à melhoria da qualidade, regularidade e sustentabilidade do transporte público coletivo.

**CAPÍTULO III**  
**DA HABILITAÇÃO DOS ENTES BENEFICIÁRIOS**

Art. 7º Poderão habilitar-se ao recebimento de apoio federal no âmbito do PAC-FLIM os Estados, o Distrito Federal, os Municípios, os consórcios públicos e as unidades regionais de transporte público coletivo que apresentem plano de trabalho contendo, no mínimo:

I – diagnóstico do sistema de transporte público coletivo, com identificação da demanda atendida, linhas operadas, frota existente, custos operacionais, receitas tarifárias, subsídios e fontes de financiamento;

II – demonstração de compatibilidade com o Plano de Mobilidade Urbana, quando exigível nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

III – metas objetivas de redução tarifária, integração tarifária, tarifa zero, ampliação da oferta ou melhoria da qualidade do serviço;

IV – cronograma físico-financeiro de aplicação dos recursos;

V – indicadores de desempenho econômico, social, operacional e ambiental;

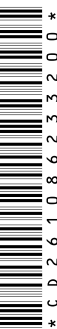
VI – mecanismos de transparência ativa, controle social e prestação de contas;

VII – comprovação de regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista, na forma da legislação aplicável às transferências voluntárias;

VIII – demonstração de que os benefícios econômicos decorrentes do apoio federal serão revertidos aos usuários, mediante redução tarifária, ampliação da oferta, melhoria do serviço, renovação de frota ou combinação desses instrumentos.

§ 1º A participação em consórcio público, unidade regional de transporte público coletivo ou arranjo formal de gestão associada interfederativa conferirá pontuação adicional ao ente beneficiário, mas não constituirá requisito absoluto para habilitação.

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**

§ 2º Municípios não consorciados poderão habilitar-se ao PAC-FLIM, desde que comprovem medidas equivalentes de integração física, operacional ou tarifária, controle público de dados e compromisso progressivo de modicidade tarifária.

§ 3º Os instrumentos de repasse deverão conter cláusulas de metas, indicadores, prazos, forma de comprovação de resultados, hipóteses de suspensão de repasses e obrigação de restituição de valores em caso de desvio de finalidade.

**CAPÍTULO IV**  
**DOS CRITÉRIOS OBJETIVOS DE PARTILHA E PRIORIZAÇÃO**

Art. 8º A seleção, priorização e partilha dos recursos do PAC-FLIM observarão Matriz Nacional de Priorização, composta por pontuação máxima de 100 (cem) pontos, distribuídos da seguinte forma:

I – até 20 (vinte) pontos para população diretamente beneficiada e demanda potencial do sistema de transporte público coletivo;

II – até 20 (vinte) pontos para vulnerabilidade socioeconômica da população atendida, considerando renda, localização periférica, dependência do transporte público e acesso a serviços essenciais;

III – até 15 (quinze) pontos para existência de consórcio público, unidade regional, governança metropolitana ou outro arranjo formal de gestão associada interfederativa;

IV – até 15 (quinze) pontos para grau de redução tarifária, implantação de tarifa zero, integração tarifária ou ampliação de gratuidades socialmente justificadas;

V – até 15 (quinze) pontos para impacto ambiental positivo, considerada a substituição de veículos poluentes por frotas limpas, a redução de emissões e a eficiência energética;

VI – até 10 (dez) pontos para adoção de mecanismos de transparência, controle público da bilhetagem, dados abertos, monitoramento em tempo real da frota e auditoria dos custos operacionais;

VII – até 5 (cinco) pontos para adoção de modelo contratual que separe a tarifa pública paga pelo usuário da remuneração técnica do operador, inclusive por quilômetro percorrido, disponibilidade de frota, cumprimento de viagens ou indicadores de qualidade.





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

§ 1º A pontuação final de cada proposta habilitada será obtida pela soma dos critérios previstos nos incisos I a VII do caput deste artigo.

§ 2º O montante disponível será distribuído proporcionalmente à pontuação final das propostas habilitadas, observados:

I – o limite de recursos disponíveis na Lei Orçamentária Anual;

II – o valor aprovado no plano de trabalho;

III – os tetos de repasse por habitante beneficiado, por veículo substituído, por quilômetro operacional ou por modalidade de ação, conforme regulamento;

IV – a regularidade fiscal e a capacidade de execução do ente beneficiário.

§ 3º Caso a parcela calculada para determinada proposta exceda o valor aprovado no respectivo plano de trabalho, o saldo remanescente será redistribuído proporcionalmente entre as demais propostas habilitadas, respeitados os critérios desta Lei.

§ 4º O regulamento poderá detalhar a metodologia de cálculo dos indicadores, vedada a alteração dos pesos máximos estabelecidos neste artigo.

§ 5º Nenhuma proposta poderá ser selecionada sem pontuação mínima de 50 (cinquenta) pontos, ressalvadas hipóteses excepcionais de calamidade pública, colapso operacional do sistema de transporte ou interrupção de serviço essencial, devidamente justificadas pelo órgão federal competente.

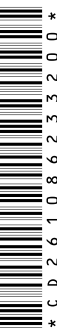
Art. 9º Na hipótese de insuficiência de recursos para atendimento integral das propostas habilitadas, terão prioridade, sucessivamente:

I – propostas que beneficiem maior número de usuários de baixa renda;

II – propostas de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou áreas com comprovada integração pendular entre Municípios;

III – propostas que prevejam redução tarifária imediata ou implantação de tarifa zero;

IV – propostas que substituam frota movida a diesel por frota limpa;





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

V – propostas com maior grau de controle público da bilhetagem e dos dados operacionais;

VI – propostas que apresentem menor custo público por passageiro beneficiado.

**CAPÍTULO V**  
**DAS REGRAS CONTRA CAPTURA PRIVADA DOS RECURSOS**

Art. 10. Os recursos federais do PAC-FLIM serão transferidos exclusivamente a entes públicos, consórcios públicos ou unidades regionais de transporte público coletivo, vedado o repasse direto da União a concessionárias, permissionárias, autorizatárias ou operadores privados.

Parágrafo único. A utilização indireta dos recursos em sistemas operados por particulares somente será admitida quando houver contrato regular de delegação, instrumento jurídico específico e comprovação de que o aporte federal resultará em benefício econômico direto aos usuários ou ao sistema público de transporte.

Art. 11. Nos sistemas operados por concessionárias, permissionárias, autorizatárias ou outros operadores privados, a aplicação dos recursos do PAC-FLIM ficará condicionada à inclusão, no instrumento de repasse e no contrato de operação ou delegação, de cláusulas que assegurem:

I – abatimento integral do aporte federal no cálculo da tarifa pública, da tarifa técnica, do subsídio público ou da remuneração contratual devida ao operador, conforme o modelo adotado pelo poder concedente;

II – revisão contratual, ordinária ou extraordinária, sempre que o aporte federal alterar a matriz econômico-financeira do contrato;

III – vedação à utilização dos recursos como receita livre, distribuição de lucros, bonificações, dividendos, antecipação de resultados ou recomposição de margem empresarial não vinculada ao objeto do programa;

IV – compartilhamento dos ganhos econômicos com os usuários, mediante redução tarifária, ampliação da oferta, melhoria da frequência, renovação de frota, gratuidade ou combinação desses benefícios;

V – abertura das planilhas de custos operacionais ao poder concedente, aos órgãos de controle e, em versão simplificada, ao controle social;





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

VI – disponibilização ao poder concedente de dados de GPS, bilhetagem eletrônica, telemetria, cumprimento de viagens, quilometragem executada, falhas operacionais e indicadores de qualidade;

VII – comprovação de regularidade fiscal, previdenciária, trabalhista e contratual do operador;

VIII – previsão de sanções por descumprimento de metas, deterioração injustificada da qualidade do serviço, redução arbitrária de frota, supressão de viagens ou desvio de finalidade na aplicação dos recursos.

§ 1º A ausência de revisão tarifária ou contratual capaz de demonstrar o repasse do benefício econômico ao usuário ou ao sistema público impedirá a liberação de novas parcelas.

§ 2º O ente beneficiário deverá demonstrar, em prestação de contas específica, a correspondência entre o aporte federal recebido e o benefício efetivamente produzido no sistema de transporte público coletivo.

§ 3º O descumprimento das cláusulas previstas neste artigo sujeitará o ente beneficiário à suspensão de novos repasses, sem prejuízo da obrigação de restituição dos valores aplicados em desconformidade com esta Lei.

Art. 12. Os veículos, equipamentos, sistemas de bilhetagem, infraestrutura de recarga e demais bens adquiridos, total ou parcialmente, com recursos do PAC-FLIM deverão permanecer vinculados ao serviço público de transporte coletivo pelo prazo mínimo definido no instrumento de repasse.

§ 1º Nos contratos de concessão, permissão ou autorização, os bens financiados com recursos federais deverão ser identificados, inventariados e submetidos a regime de reversibilidade, vinculação operacional ou outra forma de proteção patrimonial em favor do serviço público.

§ 2º É vedada a alienação, cessão ou utilização dos bens referidos no caput para finalidade diversa do transporte público coletivo, salvo autorização expressa do poder concedente e dos órgãos de controle competentes.

**CAPÍTULO VI**  
**DO CONTROLE, DA TRANSPARÊNCIA E DO DESEMPENHO**

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**

Art. 13. A manutenção dos repasses do PAC-FLIM dependerá do envio anual de relatório de execução física, financeira e operacional, contendo, no mínimo:

- I – valores recebidos, empenhados, liquidados e pagos;
- II – destinação detalhada dos recursos;
- III – evolução da tarifa pública ou da política de tarifa zero;
- IV – número de usuários beneficiados;
- V – variação da oferta de viagens, frequência, frota em operação e quilometragem executada;
- VI – redução estimada de emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa;
- VII – indicadores de satisfação dos usuários, regularidade, pontualidade e qualidade do serviço;
- VIII – demonstração de abatimento dos recursos federais no custo do sistema, na tarifa técnica, na tarifa pública ou no subsídio local.

Art. 14. Os entes beneficiários deverão manter portal eletrônico de transparência, em linguagem acessível, contendo:

- I – íntegra dos instrumentos de repasse;
- II – plano de trabalho aprovado;
- III – valores recebidos e executados;
- IV – contratos de concessão, permissão, autorização ou operação, resguardadas informações legalmente sigilosas;
- V – planilhas de custos em versão simplificada;
- VI – relatórios anuais de desempenho;
- VII – dados de oferta, frota, linhas, frequência, tarifa e gratuidades;
- VIII – canais de participação e controle social.

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**

Art. 15. O não cumprimento injustificado das metas pactuadas por 2 (dois) exercícios consecutivos ensejará:

I – suspensão parcial ou total de novos repasses;

II – exigência de plano de saneamento de metas;

III – reavaliação da classificação do ente beneficiário na Matriz Nacional de Priorização;

IV – restituição dos valores aplicados em desconformidade com o objeto pactuado, quando houver desvio de finalidade ou dano ao erário.

Parágrafo único. A suspensão de repasses deverá observar o contraditório e a ampla defesa, ressalvadas hipóteses de urgência, risco de dano ao erário, fraude, desvio de finalidade ou interrupção injustificada de serviço essencial.

Art. 16. A aplicação dos recursos do PAC-FLIM ficará sujeita ao controle interno, ao controle externo, à fiscalização dos Tribunais de Contas competentes, à atuação dos órgãos de controle da União e ao controle social, na forma da legislação aplicável.

**CAPÍTULO VII**  
**DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 17. O Poder Executivo poderá regulamentar esta Lei para dispor sobre:

I – procedimentos de habilitação, seleção, transferência e prestação de contas;

II – metodologia de cálculo dos critérios previstos na Matriz Nacional de Priorização;

III – parâmetros técnicos para reconhecimento de frota limpa;

IV – limites de repasse por modalidade de ação;

V – modelo de relatório anual de desempenho;

VI – padrões mínimos de transparência, dados abertos, controle de bilhetagem e monitoramento operacional;

VII – regras complementares de prevenção à captura privada dos recursos públicos.

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**

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICATIVA**

O presente Projeto de Lei institui o Programa Nacional de Apoio ao Custeio de Frotas Limpas e à Indução da Tarifa Zero no Transporte Público Coletivo — PAC-FLIM, com o objetivo de oferecer instrumento federativo de apoio à modicidade tarifária, à tarifa zero, à integração metropolitana e à transição energética das frotas de transporte público coletivo.

A crise do transporte público coletivo brasileiro possui natureza estrutural. A queda de demanda, o aumento dos custos operacionais, a dependência excessiva da tarifa paga diretamente pelo usuário e a dificuldade fiscal dos Municípios comprometem a qualidade do serviço, restringem o direito de ir e vir e aprofundam desigualdades sociais e territoriais. Em diversas cidades, especialmente nas periferias urbanas e regiões metropolitanas, o custo do deslocamento limita o acesso ao trabalho, à educação, à saúde, à cultura e aos demais serviços públicos essenciais.

A proposta parte da premissa de que o transporte público coletivo deve ser tratado como política pública estruturante, e não apenas como serviço remunerado pela tarifa individual. A modicidade tarifária e a tarifa zero, quando planejadas com responsabilidade fiscal, transparência e controle social, funcionam como instrumentos de redistribuição de renda, racionalização do espaço urbano, redução do uso excessivo do transporte individual motorizado e melhoria da qualidade ambiental das cidades.

O projeto também reconhece que a transição energética das frotas de transporte público não pode ser suportada isoladamente pelos entes locais. A substituição progressiva de veículos poluentes por frotas limpas demanda investimento inicial elevado, infraestrutura de recarga, planejamento operacional e segurança jurídica. Por essa razão, a União deve atuar como indutora da política nacional de mobilidade urbana sustentável, apoiando Estados, Distrito Federal, Municípios, consórcios públicos e unidades regionais.

A proposição foi estruturada de forma a evitar a criação de fundo público autônomo. Em observância ao art. 167, inciso XIV, da Constituição Federal, o PAC-FLIM será executado por dotações orçamentárias, ações específicas, transferências voluntárias, convênios, contratos de repasse e instrumentos congêneres. Essa opção preserva a responsabilidade fiscal, reduz riscos de inconstitucionalidade e permite que o programa seja implementado por programação orçamentária e financeira ordinária.

Apresentação: 08/07/2026 12:22:01.377 - Mesa

PL n.3551/2026



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/CD261086233200>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Daniel



\* C D 2 6 1 0 8 6 2 3 3 2 0 0 \*



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

Outro ponto central da proposta é a preservação integral das vinculações constitucionais e legais incidentes sobre receitas de royalties e participações governamentais decorrentes da exploração de petróleo e gás natural. O projeto autoriza apenas a utilização de parcelas legalmente disponíveis da cota-parte da União, vedando qualquer prejuízo às destinações já existentes para saúde e educação. Com isso, evita-se conflito com a legislação de regência e assegura-se que a mobilidade urbana seja financiada sem subtrair recursos de áreas sociais igualmente essenciais.

A proposta também estabelece critérios objetivos de partilha dos recursos. A Matriz Nacional de Priorização atribui pontuação a fatores como população beneficiada, vulnerabilidade socioeconômica, integração metropolitana, redução tarifária, impacto ambiental, transparência e adoção de modelos contratuais com custos auditáveis. Dessa forma, o apoio federal deixa de depender de critérios meramente discricionários e passa a obedecer a parâmetros claros, verificáveis e republicanos.

Além disso, a minuta contém regras expressas de prevenção à captura privada dos recursos públicos. Os repasses federais serão feitos exclusivamente a entes públicos, consórcios públicos ou unidades regionais. Quando o sistema for operado por concessionárias ou permissionárias privadas, os recursos somente poderão ser utilizados se houver abatimento na tarifa, no subsídio ou na remuneração contratual, revisão econômico-financeira, abertura de planilhas, compartilhamento de dados operacionais e comprovação de benefício direto aos usuários. Veda-se, ainda, a utilização dos aportes federais como receita livre, distribuição de lucros, bonificações ou recomposição de margens empresariais desvinculadas do objeto público.

Com isso, o projeto busca equilibrar justiça social, responsabilidade fiscal, segurança jurídica, sustentabilidade ambiental e respeito ao pacto federativo. A União não impõe modelo único de prestação do serviço, mas cria incentivos objetivos para que os entes federados avancem na integração do transporte, na redução tarifária, na tarifa zero e na descarbonização das frotas.

Diante do exposto, a presente proposição oferece instrumento legislativo adequado para enfrentar a crise do transporte público coletivo, fortalecer a cooperação federativa e promover cidades mais justas, acessíveis e sustentáveis.

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/CD261086233200>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Daniel

