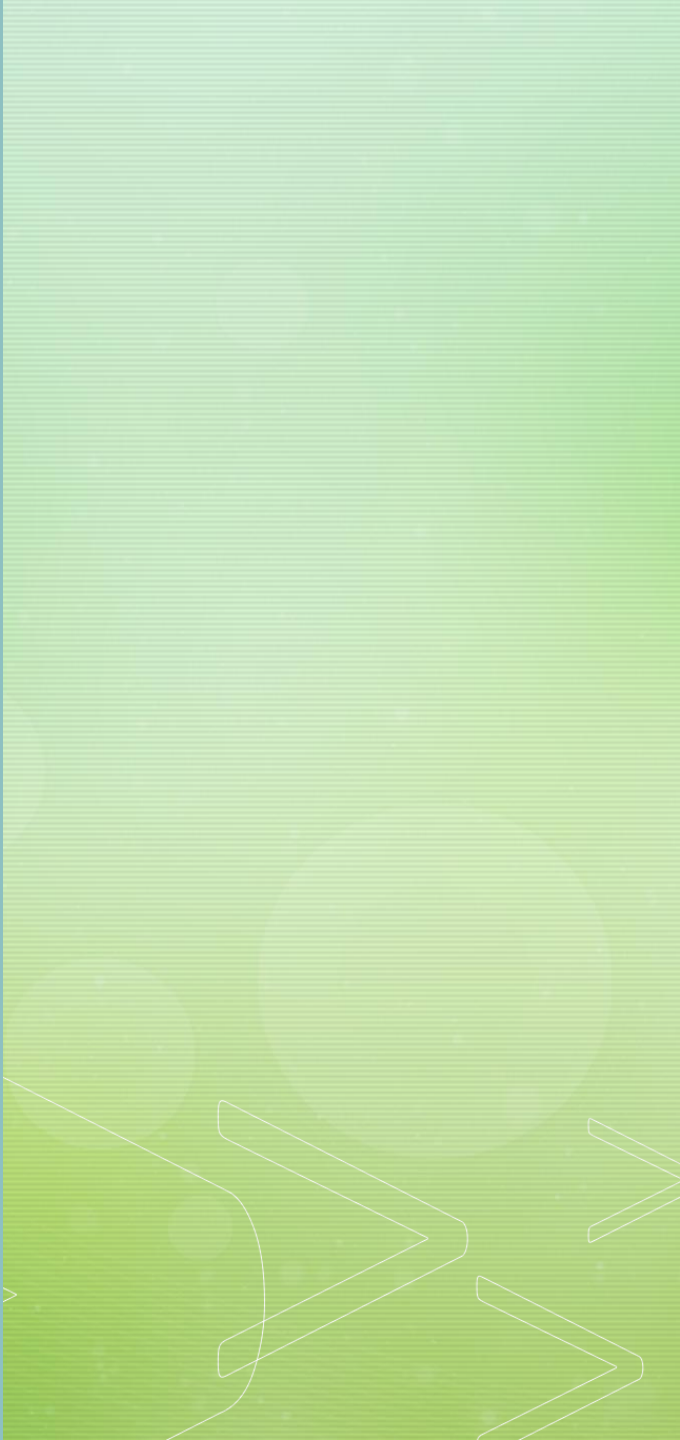


Novo marco legal do
Transporte coletivo de
passageiros



Sumário

LEI 3278/2021

Capítulo I - Disposições gerais (Arts 1 ao 6)

Capítulo II - Da organização dos serviços de transporte público coletivo (Arts 7 ao 18)

Seção I - Das Definições (Arts 7 ao 8)

Seção II - Do Planejamento (Art 9)

Seção III - Da Regulação (Arts 10 ao 12)

Seção IV - Da Transparência, Publicidade, Direitos e Deveres dos Usuários e Controle Social (Arts 13 ao 18)

Capítulo III - Do financiamento dos serviços de transporte público coletivo (Arts 19 ao 30)

Seção I - Do Financiamento da Infraestrutura (Arts 19 ao 22)

Seção II - Do Financiamento da Operação (Arts 23 ao 30)

Capítulo IV - Da operação do transporte público coletivo (Arts 31 ao 38)

Seção I - Da Contratação de Operadores (Arts 31 ao 33)

Seção II - Do Regime Econômico-financeiro (Arts 34 ao 38)

Capítulo V - Disposições Finais (Arts 39 ao 45)

Altera a PNMU (39), o Estatuto da Cidade (40) e duas leis sobre a CIDE (41 e 42)



– **Capítulo I - Disposições gerais (Arts 1 ao 6)**

- Define que a lei só se aplica ao transporte urbano ou de caráter urbano (metropolitano).
- Vincula o projeto ao Direito Social (art. 6º da CF), ao desenvolvimento socioeconômico e à essencialidade do serviço.
- Propõe uma governança compartilhada entre União, Estados e Municípios.
- Apresenta Princípios, Diretrizes, Objetivos, e definições, com destaque para sustentabilidade ambiental, social e econômica, prioridade do transporte coletivo também nos investimentos, transparência e controle social, planejamento da rede de forma una e integrada, incentivo ao uso do transporte, ampliação da participação das fontes não tarifárias, universalizar o acesso ao serviço.



- **Capítulo II - Da organização dos serviços de transporte público (Arts 7 ao 18)**
 - **- Seção I - Das Definições (Arts 7 ao 8)**
 - Define a titularidade ou responsabilidade do serviço para o poder público, permitindo (não dá pra impor por Lei ordinária) a gestão regional ou metropolitana, por unidades regionais. Determina a governança pública da bilhetagem, a necessidade de captação de recursos e a integração física, tarifária e operacional dos modos.
 - Também aponta a universalização do acesso aos serviços e a articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e regional, de habitação, de segurança viária, de segurança pública, entre outras.



- **Seção II - Do Planejamento (Art 9)**

- Determina que o poder público deve concentrar o planejamento, considerando características urbanas, definição de linhas e modos, demanda atual e projetada, definição de modelos de prestação do serviço, e metas e indicadores de qualidade, satisfação e impacto ambiental, e definição de níveis de serviço, cobertura e atendimento.

- **- Seção III - Da Regulação (Arts 10 ao 12)**

- Determina a designação do órgão que vai regular o transporte, define suas atribuições sobre o planejamento, contratação, critérios e formas de decisão.



- **Seção IV - Da Transparência, Publicidade, Direitos e Deveres dos Usuários e Controle Social (Arts 13 ao 18)**
- Aborda a abertura de dados e informações sobre o serviço, com processos de transparência ativa e envio de informações ao Governo Federal, por parte do governo local e dos operadores. Lista direitos dos usuários e determina a criação de espaços e instrumentos de controle social.

- **Capítulo III - Do financiamento dos serviços de transporte (Arts 19 ao 30)**
 - **- Seção I - Do Financiamento da Infraestrutura (Arts 19 ao 22)**
 - Organiza o financiamento da infraestrutura, citando fontes e priorizando: projetos estruturadores do território, integração, redução de emissões e redução de desigualdades.
 - **- Seção II - Do Financiamento da Operação (Arts 23 ao 30)**
 - Organiza o financiamento da operação, priorizando fontes não tarifárias, vinculando a criação de programas que orientem padrões de qualidade estabelecidos, ampliação do acesso das pessoas e integração, estes programas também podem ser criados pelo Governo Federal. Devem ser adotados sistemas eletrônicos de bilhetagem com controle público e regras de concessão. Por fim, o capítulo regula possíveis fontes de financiamento.

- **Capítulo IV - Da operação do transporte público coletivo (Arts 31 ao 38)**
 - **- Seção I - Da Contratação de Operadores (Arts 31 ao 33)**
 - Veda contratações precárias e obriga licitações. Determina que serviços sob demanda e outros privados e acessórios não substituam o serviço básico universal. Reforça parâmetros mínimos de universalidade, cobertura, disponibilidade, satisfação e critérios ambientais e sociais. Determina que a remuneração seja paga por custo, mediante critérios e metas de qualidade estabelecidos em contrato. Define áreas de interesse público, como: estações, terminais, espaços públicos ao longo da rede que permite integração.
 - **Seção II - Do Regime Econômico-financeiro (Arts 34 ao 38)**
 - Reforça que a remuneração do serviço não é só baseada nas tarifas. Aponta que em caso de superávit de arrecadação de receitas extra tarifárias, o recurso deve ser reinvestido no transporte. Determina previsão de redução de custos de produção por produtividade. Menciona a matriz divisão de riscos e repete a divisão entre tarifa de remuneração e tarifa pública.

– **Capítulo V - Disposições Finais (Arts 39 ao 45)**

- **- Alterações na Política Nacional de Mobilização Urbana - Lei 12.587 de 2012**
- Substitui o conceito de modo não motorizado para ativo, e reorganiza alguns conceitos, substituiu os Art. 8 a 10 por uma disposição que será regulamentado neste Marco Legal, inclui novas atribuições para União, Estados e Municípios, como a previsão de criação de uma Agência Executiva Federal, e reforça obrigação de previsões orçamentárias para programas locais de mobilidade.

- **- Alterações no Estatuto da Cidade - Lei 10.257 de 2001**
- Inclui instrumentos de DOTS e escalonamentos de horários nas diretrizes da lei.
- ***DOTS - Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável: O DOTS é uma estratégia de planejamento urbano que visa integrar o uso do solo com sistemas de transporte sustentável, promovendo um desenvolvimento urbano mais eficiente e acessível.***

- **- Alterações nas Lei sobre a CIDE - Lei 10.336 de 2001 e 10.636 de 2002**
- Permite a utilização da CIDE para subsídios a tarifas de transporte público e organiza as hipóteses de uso, incluindo modicidade tarifária e mobilidade ativa.

Destques

- **Planejamento**
- O PL estabelece a necessidade de planejamento baseado em estudos técnicos e econômicos confiáveis, priorizando o interesse público. Dentre as principais propostas, destacam-se:
 1. **Crterios para Planejamento das Redes de Transporte** (Art. 18, inciso VI):
 - O planejamento e a implantação de redes de transporte público coletivo devem ser orientados por análises técnicas robustas, garantindo eficiência e sustentabilidade.
 2. **Integração e Escalonamento de Atividades Urbanas** (Art. 2º, inciso XX, da Lei nº 10.257/2001):
 - Inclui o escalonamento dos horários de funcionamento das atividades urbanas como estratégia para distribuir uniformemente a demanda de viagens ao longo do dia, mitigando gargalos e otimizando os fluxos de mobilidade.
 3. **Governança Interfederativa** (Art. 17, inciso VIII):
 - Promove a criação de estruturas de governança interfederativa para integrar ações de planejamento em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos.



- **Gestão**

- O projeto reforça o papel de cada ente federativo na gestão da mobilidade urbana, com atribuições específicas:

1. **Coordenação pela União (Art. 16):**

- Liderança na definição de normas de referência nacionais, monitoramento e apoio técnico aos Estados e Municípios.
- Previsão de assistência financeira excepcional em casos de calamidade pública ou emergências (Art. 16, inciso VIII).

2. **Capacitação de Pessoal (Art. 17, inciso IV):**

- Propõe programas de treinamento nas áreas de planejamento, gestão e operação, fortalecendo a capacidade técnica dos gestores públicos.

3. **Gestão Associada (Art. 9º-A, §3º):**

- Permite a adoção de critérios unificados para a regulação em casos de gestão associada entre diferentes entes federativos, promovendo maior coordenação entre os níveis de governo.



- **Operação**

- A operação eficiente e sustentável do transporte público é central ao PL, que define regras para concessões, contratações e prestação de serviços:

1. **Modalidades de Concessão e Permissão (Art. 10-A):**

- Determina que os serviços de transporte público sejam contratados por meio de licitação, nas modalidades de concessão ou permissão, com requisitos específicos para cada caso.

2. **Garantias de Qualidade na Operação (Art. 10-B):**

- Define padrões mínimos de qualidade, incluindo regularidade, acessibilidade e continuidade, além de condições de manutenção de veículos e infraestrutura.

3. **Integração Modal (Art. 10-C):**

- Obriga o poder público a disponibilizar espaços públicos que permitam a integração entre meios de transporte individual e coletivo, promovendo maior conectividade nos sistemas urbanos.

4. **Sistemas de Comunicação com Usuários (Art. 19-A):**

- Estabelece a necessidade de sistemas eficientes de informação nos pontos de parada, estações e terminais, garantindo clareza e acessibilidade para os usuários.



- **Transparência**

- A transparência é um dos pilares do novo marco regulatório, com ênfase no acesso à informação e prestação de contas:

1. **Divulgação de Informações Tarifárias** (Art. 8º, §2º):

- Os municípios devem divulgar periodicamente os impactos dos benefícios tarifários no custo dos serviços de transporte público.

2. **Regulação Transparente e Publicidade de Atos** (Art. 9º-A, §§5º-8º):

- Exige que entidades reguladoras garantam publicidade aos relatórios, estudos e decisões relacionadas à regulação e fiscalização dos serviços. A informação deve ser disponibilizada online, observando os direitos de sigilo comercial e interesse público.

3. **Alimentação de Dados no Sistema Nacional de Informações** (Art. 17, inciso V):

- Prevê o fornecimento semestral de informações por Estados e Municípios para alimentar o Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana, promovendo uma base de dados robusta e acessível.

4. **Participação Social** (Art. 9º-A, §2º, inciso XVII):

- Inclui mecanismos para que os usuários participem ativamente, oferecendo feedback e contribuições sobre a qualidade do serviço prestado.



- **Aspectos de Financiamento no Novo Marco Regulatório**

- 1. **Definições Tarifárias e Subsídios**

- O PL introduz novos conceitos que ampliam a transparência e a organização do financiamento. Destaque para a definição de “tarifa de remuneração” como o valor necessário para cobrir os custos reais do serviço, e “tarifa pública”, que é o valor pago pelos usuários. O déficit tarifário, que ocorre quando a tarifa pública é inferior ao custo real, deverá ser complementado por subsídios públicos ou receitas alternativas (Art. 9º).
 - Institui a obrigatoriedade de subsídios tarifários para cobrir o déficit, garantindo a modicidade tarifária e evitando onerar excessivamente os usuários. Este subsídio pode vir de receitas extratarifárias, tributos específicos ou transferências intergovernamentais.



2. Fontes de Recursos

- A proposta amplia as fontes de financiamento do transporte público coletivo. Entre os instrumentos destacados estão:
 - **Contribuição de Melhoria:** Prevista no Art. 6º, esse tributo será aplicado para capturar a valorização imobiliária decorrente da instalação de infraestrutura de transporte.
 - **CIDE-Combustível:** O PL reserva no mínimo 60% dos recursos arrecadados com a CIDE para investimentos em infraestrutura de transporte urbano (Art. 3º).
 - **Política de Estacionamentos e Tributos Específicos:** Determina a aplicação de receitas obtidas com estacionamentos públicos e tributos sobre serviços de mobilidade para subsidiar o transporte coletivo (Art. 23).



3. Mecanismos Emergenciais

- Em situações de calamidade pública ou emergência, o projeto prevê financiamento excepcional para custeio do transporte público coletivo, com a União assumindo papel central na assistência financeira (Art. 16, inciso VIII; Art. 24).





4. Governança Interfederativa e Repartição de Recursos

- O projeto incentiva a criação de estruturas de governança interfederativa nas regiões metropolitanas, possibilitando uma melhor gestão dos recursos e integração dos serviços (Art. 17 e Art. 19-A).
- Propõe que os entes federados devem integrar ações no âmbito de consórcios públicos para garantir acesso a recursos federais. Cumprir as obrigações de fornecimento de informações ao Sistema Nacional de Mobilidade Urbana será essencial para habilitar o acesso aos recursos (Art. 17, §2º).





5. Planejamento Orçamentário

- O PL exige que União, Estados e Municípios incluam, em seus planos plurianuais e leis de diretrizes orçamentárias, ações programáticas para aprimorar a mobilidade urbana e subsidiar tarifas (Art. 25).
- Os investimentos e subsídios serão operacionalizados por fundos públicos, que devem ser instituídos por legislação própria.





6. Revisão Contratual e Equilíbrio Econômico-Financeiro

- O projeto detalha mecanismos para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Definições claras de reajustes ordinários e extraordinários, bem como revisões tarifárias, estão previstas para evitar prejuízos aos operadores e garantir a continuidade dos serviços (Art. 9º, §§6º e 7º).
- Permite a revisão e adaptação de contratos vigentes para atender às novas regras, assegurando direitos adquiridos e o equilíbrio financeiro retroativo (Art. 6º).





7. Incentivo à Inovação e Receitas Alternativas

- Fomenta o uso de tecnologias para automação da cobrança de tarifas e sistemas de bilhetagem eletrônica (Art. 8º, inciso X).
- Prevê mecanismos para estimular a geração de receitas alternativas, como publicidade e exploração de espaços comerciais associados à infraestrutura de transporte.



Conclusão

- O PL 3278/2021 apresenta avanços significativos na modernização da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com propostas que reforçam o planejamento integrado, a gestão eficiente, a operação de alta qualidade e a transparência. Ao promover maior integração entre os entes federativos e incluir a sociedade no processo de regulação, o projeto alinha o setor aos princípios de eficiência e equidade, essenciais para atender às demandas urbanas contemporâneas.



- Grato

- ***José Augusto da Fonseca Valente***
 - *Membro do CELT/ACRJ*
 - *joseaugustovalente@gmail.com*

- Janeiro de 2026