

Câmara aprova marco legal do transporte público coletivo

Proposta será enviada à sanção presidencial

A Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que reformula a política de transporte público coletivo urbano e permite o uso da Cide Combustíveis para subsidiar tarifas. A matéria será enviada à sanção presidencial.

O Projeto de Lei 3278/21, do Senado, foi aprovado com parecer favorável do relator, deputado José Priante (MDB-PA), que considerou injurídico dispositivo do texto que previa fontes de renda de financiamento consideradas por ele como já previstas na legislação.

Entre as fontes de renda que ficaram de fora do texto estavam a possibilidade da cobrança de tributos ou tarifas de plataformas tecnológicas de transporte individual (Uber, p. ex) ou pelo serviço de transporte urbano de cargas.

De acordo com o projeto, União, estados, Distrito Federal e municípios terão cinco anos para adaptar suas legislações à exigência de que os recursos destinados à gratuidade para certos grupos (pessoas idosas ou estudantes, p. ex.) não impactem a tarifa dos demais usuários.

Os recursos devem vir de subsídios e somente poderão entrar em vigor depois de sua inclusão no orçamento público do responsável pela concessão.

Nesse sentido, em relação ao apoio federal, o projeto autoriza o uso de recursos obtidos com a Cide Combustíveis para o pagamento de subsídios às tarifas a fim de garantir a modicidade tarifária.

No entanto, além de ao menos 60% dos recursos serem direcionados às áreas urbanas, o projeto exige que o dinheiro obtido com a Cide Combustíveis sobre a venda de gasolina seja aplicado prioritariamente em municípios com programa de modicidade tarifária que garanta a redução de tarifas para os usuários, segundo regulamentação do Executivo.

O subsídio federal será de caráter discricionário (o governo decide se apoia ou não).

A partir do texto, os ônibus de transporte público coletivo urbano (intermunicipal, interestadual ou internacional) terão isenção de pedágio nas rodovias de todos os entes federados.

Outras fontes

No caso do financiamento da infraestrutura do transporte público coletivo, a União poderá se utilizar de:

- contrapartidas pagas por novos empreendimentos imobiliários e por organizadores de eventos temporários ou extraordinários em razão de ônus causado à mobilidade urbana;
- benefícios e incentivos tributários;
- operações estruturadas de financiamento realizadas com recursos de fundos públicos ou privados ou por meio da utilização de instrumentos de mercado de capitais; ou

- recursos de bancos de desenvolvimento e instituições de fomento, da comercialização de créditos de carbono, de outras compensações ambientais e de fundos e programas dedicados à sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas

Para a concessão de benefícios fiscais ou tributários por parte da União o beneficiário deverá adotar requisitos ambientais, sociais e de governança, conforme regulamento.

Receitas extratarifárias

O PL 3278/21 especifica ainda quais são as receitas extratarifárias que podem ser usadas para operar o sistema de transporte público coletivo.

Elas podem vir do direito de uso de espaços para publicidade em veículos, terminais, estações e pontos de parada; de receitas imobiliárias ou de exploração de serviços comerciais nas estações ou em áreas contíguas; da cobrança de estacionamento em áreas públicas e da taxa de estacionamentos privados; da cessão de terrenos públicos para construção de garagem; ou mesmo da comercialização de créditos de carbono ou outros mecanismos de compensação ambiental.

Será possível usar ainda subsídios cruzados intersetoriais de outras categorias de beneficiários de serviços de transporte (tarifas de um modal subsidiariam outro modal).

Licitação obrigatória

O projeto proíbe o uso de mecanismos precários de execução indireta do serviço de transporte pelas empresas não estatais, como contrato de programa, convênio, termo de parceria ou autorização.

A licitação será obrigatória para a exploração do serviço, mas o ente federado titular do serviço poderá contratar de forma complementar outros serviços de transporte sob demanda segundo regulação local.

Para contratos novos a partir da vigência da futura lei, o texto prevê que a remuneração do operador (prestação indireta do serviço) será com base no atendimento aos requisitos mínimos estabelecidos em normas regulamentares e contratuais.

Tarifa e remuneração

O PL 3278/25 acaba com a relação direta entre tarifa cobrada do usuário e a remuneração das empresas de transporte coletivo.

Caso os rendimentos recebidos diretamente pelo operador e vindos de receitas alternativas previstas em contrato superem o necessário à remuneração, a diferença deverá ser revertida à melhoria da prestação dos serviços.

Para melhor gerenciar esses recursos, o poder público concedente poderá criar fundo de estabilização a fim de garantir essa melhoria e também a modicidade tarifária.

No contrato, poderão ser especificadas metas de redução percentual dos custos de operação com base em fatores de produtividade, independentemente do modelo de remuneração dos serviços e considerando a matriz de responsabilidades definida nele.

Mas o retorno financeiro com os ganhos de eficiência e produtividade e pela redução dos custos de produção só poderá ser obtido pelo operador do serviço se mantidos os padrões de qualidade, desempenho e níveis de serviço exigidos no contrato.

Atribuições

Na lei sobre a política nacional de mobilidade urbana ([Lei 12.587/12](#)), o texto inclui novas atribuições da União, como:

- subsidiar as tarifas de transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano;
- fomentar a formação de unidades territoriais de transporte público coletivo para promover o planejamento integrado e intermodal das redes de transporte e mobilidade;
- estabelecer normas de referência nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano;
- realizar o monitoramento nacional dos sistemas de transporte público coletivo urbano; e
- contribuir com a implementação e o monitoramento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito

Segundo a formatação prevista no projeto, as unidades territoriais de mobilidade urbana poderão ser definidas para facilitar a organização e a prestação dos serviços, desde que por meio de consórcio público ou convênio de cooperação.

Nesse sentido, os estados poderão delegar aos municípios conveniados a organização do transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano e um município poderá delegar a organização do transporte coletivo municipal a outros no âmbito do mesmo convênio.

Transporte ilegal

Em relação ao transporte ilegal, o projeto autoriza o poder público responsável a aplicar multas e recolhimento do veículo utilizado. As multas não poderão passar de R\$ 15 mil, o recolhimento deve seguir as normas do [Código Brasileiro de Trânsito](#) e o perdimento do veículo poderá ocorrer quando houver reincidência no seu uso para o transporte ilegal de passageiros dentro de um ano.

Entidade reguladora

O texto permite ainda que o município designe uma entidade reguladora, com autonomia decisória, administrativa, orçamentária e financeira, para normatizar e fiscalizar a prestação dos serviços.

No entanto, continuam sob responsabilidade do poder público estabelecer, dentre outros, os padrões e normas; promover a melhoria da qualidade, desempenho e cobertura do serviço; definir a política tarifária; e fazer as revisões e os reajustes estabelecidos nas licitações para a remuneração das empresas operadoras.

Garantia de financiamento

De acordo com o texto, valores investidos pelo operador em bens reversíveis (estação de metrô, p. ex.) ao poder público serão considerados créditos a serem recuperados segundo a legislação.

Isso valerá para os investimentos realizados, os valores amortizados de bens duráveis, a depreciação de bens e seus respectivos saldos. Tudo será auditado anualmente e certificado pelo poder concedente ou respectivo órgão ou entidade reguladora.

Após essa certificação, o operador poderá dar esses créditos como garantia em financiamentos de empréstimos contratados para investir exclusivamente nos sistemas de transporte público coletivo que são objeto do respectivo contrato.

Por outro lado, não gerarão crédito os investimentos feitos sem ônus para o prestador, tais como os decorrentes de exigência legal aplicável à implantação de empreendimentos imobiliários e os resultantes de subvenções ou transferências fiscais voluntárias.

Pagamento

Quanto ao pagamento desses créditos, o valor ainda não amortizado ou depreciado ao longo do contrato deverá ser pago em prazo máximo de um ano do encerramento do contrato ou quando ocorrer a retomada dos serviços pelo titular em hipóteses legalmente admitidas.

Debates

O relator, deputado José Priante, afirmou que a consolidação do conceito de rede única, integrada e intermodal de transporte público é um avanço do projeto para organização dos sistemas de transporte.

"A integração física, operacional e tarifária, prevista de forma expressa no texto, é elemento essencial para a racionalização da oferta e para a melhoria da qualidade do serviço prestado ao usuário", disse.

Segundo ele, a diretriz contribui para superar a fragmentação operacional historicamente observada entre modos, linhas e redes, que resulta em ineficiências, sobreposição de serviços, aumento de custos e perda de atratividade do transporte coletivo.

A proposta também fortalece o papel do poder público como planejador, gestor e regulador do sistema, na opinião de Priante. "Ao exigir a definição clara da titularidade dos serviços, a possibilidade de gestão associada e a instituição de unidades regionais de transporte público coletivo, o projeto confere maior coerência institucional à prestação dos serviços, especialmente em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas", afirmou.

Déficit tarifário

Para o deputado Hildo Rocha (MDB-MA), o transporte público de passageiros na maior parte das cidades é um caos. "Há uma falta de interesse dos municípios de bancar o déficit tarifário. Os contratos de concessões são mal elaborados. E com este marco legal, os contratos serão elaborados de forma a evitar conflitos", disse o deputado, um dos vice-líderes do maior bloco partidário da Câmara formado por oito partidos.

O deputado Kim Kataguirí (MISSÃO-SP) afirmou que o projeto acaba "engessando" a estrutura atual de quem opera o transporte público do que abrindo para novos atores entrem no mercado. "Por esse modelo engessar e dificultar a atuação liberalizante do mercado, tenho posicionamento contrário."

Direito constitucional

O transporte é direito inscrito na Constituição e esse princípio deve presidir as análises sobre o tema, segundo o líder do Psol, deputado Tarcísio Motta (Psol-RJ). "É óbvio que

precisa haver um marco regulatório que estabeleçam o papel da União ao garantir esse transporte e marco de fiscalização sobre a concessão do transporte", afirmou, ao defender mecanismos de financiamento para viabilizar a tarifa zero nos transportes.

O deputado Gilson Marques (Novo-SC) classificou a proposta como populista, cheia de "borboletas, flores, ilusões e mentiras". Ele foi anunciado nesta quarta-feira (13) como próximo líder do Novo. "Acham que o transporte vai ser perfeito e isso será para todo mundo. Mas parecem que não sabem que isso terá de ser pago por toda a comunidade, inclusive por aqueles que não usam do transporte a ser implementado", disse.

Fonte: Agência Câmara de Notícias