

Estudo do Veto nº 30/2026

MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO

Veto Parcial aposto ao Projeto de Lei nº 3.278, de 2021 - 20 dispositivos vetados

Autoria da matéria vetada:

- **Senador Antonio Anastasia (PSD-MG)**

Relatoria no Senado Federal:

- **Senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB):** Parecer (substitutivo) proferido na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em apreciação terminativa.

Relatoria na Câmara dos Deputados:

- **Deputado José Priante (MDB-PA):** Parecer proferido em Plenário pelas Comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Ementa do projeto de lei vetado:

Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano; e altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

Síntese do Veto:

O veto incide sobre dispositivos que estabelecem responsabilidade compartilhada entre os entes na oferta de transporte público coletivo; facultam a designação de entidade reguladora dotada de autonomia; arrolam a comercialização de créditos de carbono e de compensações ambientais entre as fontes de financiamento do transporte; disciplinam os créditos, garantias e indenizações relativos a bens reversíveis; vedam o custeio de gratuidades e descontos pelos usuários e condicionam sua vigência à previsão orçamentária; instituem isenção obrigatória de pedágio aos veículos do transporte coletivo; preveem a criação de agência executiva técnica federal de mobilidade urbana; e vinculam a aplicação de, no mínimo, 60% dos recursos da Cide nas áreas urbanas.

Estudo do Veto nº 30/2026

	ITEM 30.26.001
DISPOSITIVO VETADO	parágrafo único do art. 2º: <i>Cabe à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de forma compartilhada e no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito e organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada, de forma que as particularidades e necessidades em cada Município sejam consideradas;</i>
ASSUNTO	Responsabilidade compartilhada dos entes federativos pela oferta do transporte público coletivo.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 1), conforme relatório (p. 8) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O caput do art. 2º reconhece o transporte público coletivo como direito social (art. 6º, CF/88), e serviço público de caráter essencial. O dispositivo vetado distribui esse dever entre todos os entes da Federação, atribuindo à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a responsabilidade compartilhada de assegurar o direito e de organizar os serviços sob a forma de rede única, intermodal e integrada, observadas as particularidades dos entes locais, na figura dos Municípios. Trata-se de expressão do modelo de federalismo cooperativo, que se desdobra no princípio da responsabilidade compartilhada entre os entes federados (art. 3º, X, do próprio projeto sancionado), e na diretriz de planejamento do transporte coletivo como uma rede única e integrada (art. 4º, I).
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposta é inconstitucional e contraria o interesse público, uma vez que impõe dever à União de adotar medidas para assegurar serviços de titularidade local, o que ensejaria a criação de despesa sem a identificação da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, de modo a violar a autonomia financeira da União, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, nos art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e nos art. 140, art. 142, caput, inciso V, e art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025. ”. Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.002	
DISPOSITIVO VETADO	§ 1º do art. 10: <i>Na hipótese de designação de entidade reguladora, o titular dos serviços poderá estabelecer mecanismos de independência decisória e autonomia administrativa, orçamentária e financeira.</i>
ASSUNTO	Autonomia da entidade reguladora dos serviços de transporte público coletivo.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 7), conforme relatório (p. 18) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 10 impõe ao titular dos serviços o dever de designar órgão ou, preferencialmente, entidade responsável pela regulação e fiscalização do transporte público coletivo, qualquer que seja a forma de prestação. O dispositivo vetado (§1º) faculta ao titular dotar essa entidade reguladora de independência decisória e de autonomia administrativa, orçamentária e financeira, abrindo caminho para a adoção, no plano subnacional, de um modelo de regulador independente, nos moldes das agências reguladoras. Em parecer, o relator Dep. José Priante destacou o robustecimento do modelo regulatório como um dos principais avanços da proposição, por reduzir as assimetrias de informação e ampliar a segurança jurídica dos contratos (PRLP n.1, p. 5); as atribuições desse regulador estão detalhadas no art. 11.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e é inconstitucional, pois não estabelece requisitos claros sobre a hipótese de constituição e designação de entidade reguladora, de modo a gerar imprecisões e insegurança jurídica. Ademais, ao prever a possibilidade de designação de entidade reguladora dotada de independência decisória e autonomia administrativa, orçamentária e financeira, ensejaria a criação de despesa sem a identificação da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, nos art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e nos art. 140, art. 142, caput, inciso V, e art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025 ”. Ouvido o Ministério da Fazenda.

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.003	
DISPOSITIVO VETADO	inciso VIII do "caput" do art. 19: <i>recursos oriundos 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;</i>
ASSUNTO	Créditos de carbono e compensações ambientais como fonte de financiamento da infraestrutura.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 11), conforme relatório (p. 25) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 19 enumera as fontes de financiamento da infraestrutura de transporte público coletivo, no âmbito do Capítulo III, dedicado ao financiamento dos serviços. O inciso VIII vetado inclui, entre essas fontes, os recursos oriundos de bancos de desenvolvimento e instituições de fomento, da comercialização de créditos de carbono, de outras compensações ambientais e de fundos e programas voltados à sustentabilidade e à adaptação climática. O dispositivo integra o conjunto de novas fontes extratarifárias introduzido pelo substitutivo aprovado, concebido para diversificar o custeio do transporte e reduzir a dependência da tarifa paga pelo passageiro. <i>“Definimos também as receitas extratarifárias, que poderão ter origem [...] em receitas advindas da comercialização de crédito de carbono. [...] Tudo isso visa privilegiar o transporte coletivo e desestimular o uso de modos e serviços prejudiciais à Política Nacional de Mobilidade Urbana.”</i> Relatório, p. 5, Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição contraria o interesse público, pois, ao arrolar a comercialização de créditos de carbono e de outras compensações ambientais entre as fontes de financiamento da infraestrutura e da operação do transporte público coletivo, atribui a recursos de finalidade ambiental destinação diversa daquela que justifica sua instituição, em prejuízo da função reparatória e protetiva dos mecanismos de compensação ambiental e em descompasso com a disciplina do mercado regulado de carbono estabelecida pela Lei nº 15.042, de 11 de dezembro de 2024, que institui o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa.”. Ouvido o Ministério do Meio Ambiente.

Estudo do Veto nº 30/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 30.26.004
	"caput" do art. 22: <i>Os valores investidos em bens reversíveis pelos operadores privados constituirão créditos perante o titular, a serem recuperados mediante remuneração estabelecida nos termos das normas regulamentares e contratuais e, quando for o caso, observada a legislação pertinente às sociedades por ações.</i>
ASSUNTO	Tratamento dos investimentos em bens reversíveis como créditos do operador.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 12), conforme relatório (p. 26) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 22, situado no capítulo do financiamento, estabelece o regime dos bens reversíveis, entendidos como aqueles que, ao término do contrato, reverterem patrimônio do poder público. O caput vetado fixa que os valores investidos pelos operadores privados em bens reversíveis constituem créditos perante o titular dos serviços, a serem recuperados por meio da remuneração definida nas normas regulamentares e contratuais. A finalidade do dispositivo é conferir segurança ao retorno do capital privado aplicado em infraestrutura, em linha com a diretriz do projeto de atrair investimento e ampliar as fontes de financiamento do setor (Art. 3º, X e XI, do projeto).
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição contraria o interesse público, uma vez que adota conceitos divergentes dos usualmente empregados nos contratos de concessão e de parceria público-privada, notadamente quanto a bens reversíveis, ativos regulatórios, créditos contratuais, garantias e indenizações, afastando-se dos mecanismos de amortização, remuneração e indenização previstos na respectiva legislação, dispondo sobre procedimentos e prazos incompatíveis com a complexidade técnica e financeira desses contratos, o que geraria insegurança jurídica, aumento da litigiosidade e potenciais impactos que poderiam afetar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, com risco de gerar obrigações para o poder concedente”. Ouvido o Ministério da Fazenda.

Estudo do Veto nº 30/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 30.26.005
	§ 1º do art. 22: <i>Não gerarão crédito perante o titular os investimentos feitos sem ônus para o prestador, tais como os decorrentes de exigência legal aplicável à implantação de empreendimentos imobiliários e os provenientes de subvenções ou transferências fiscais voluntárias.</i>
ASSUNTO	Investimentos que não geram crédito perante o titular.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 12), conforme relatório (p. 26) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 1º do art. 22 delimita a regra do caput, excluindo da formação de créditos os investimentos realizados sem ônus para o prestador; por exemplo, os decorrentes de exigência legal ligada à implantação de empreendimentos imobiliários e os provenientes de subvenções ou de transferências fiscais voluntárias. A ressalva evita que o operador converta em crédito recuperável aportes que não lhe oneraram de fato, prevenindo o reconhecimento de créditos indevidos perante o poder público.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição contraria o interesse público, uma vez que adota conceitos divergentes dos usualmente empregados nos contratos de concessão e de parceria público-privada, notadamente quanto a bens reversíveis, ativos regulatórios, créditos contratuais, garantias e indenizações, afastando-se dos mecanismos de amortização, remuneração e indenização previstos na respectiva legislação, dispondo sobre procedimentos e prazos incompatíveis com a complexidade técnica e financeira desses contratos, o que geraria insegurança jurídica, aumento da litigiosidade e potenciais impactos que poderiam afetar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, com risco de gerar obrigações para o poder concedente.” Ouvido o Ministério da Fazenda. (Idem Item 30.26.004)

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.006	
DISPOSITIVO VETADO	§ 2º do art. 22: <i>Os investimentos realizados, os valores amortizados, a depreciação e os respectivos saldos serão anualmente auditados e certificados pelo poder concedente ou respectivo órgão ou entidade reguladora.</i>
ASSUNTO	Auditoria e certificação anual dos investimentos.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 12), conforme relatório (p. 27) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 2º do art. 22 institui o mecanismo de controle do regime de créditos, de forma que os investimentos, os valores amortizados, a depreciação e os respectivos saldos sejam auditados e certificados anualmente pelo poder concedente ou por seu órgão ou entidade reguladora. A certificação periódica é a condição para que apenas investimentos efetivamente comprovados componham a conta de créditos do operador, em consonância com as exigências de transparência e prestação de informações previstas em lei.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição contraria o interesse público, uma vez que adota conceitos divergentes dos usualmente empregados nos contratos de concessão e de parceria público-privada, notadamente quanto a bens reversíveis, ativos regulatórios, créditos contratuais, garantias e indenizações, afastando-se dos mecanismos de amortização, remuneração e indenização previstos na respectiva legislação, dispondo sobre procedimentos e prazos incompatíveis com a complexidade técnica e financeira desses contratos, o que geraria insegurança jurídica, aumento da litigiosidade e potenciais impactos que poderiam afetar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, com risco de gerar obrigações para o poder concedente.” Ouvido o Ministério da Fazenda. (Idem Item 30.26.004)

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.007	
DISPOSITIVO VETADO	§ 3º do art. 22: <i>Os créditos decorrentes de investimentos devidamente certificados poderão constituir garantia de empréstimos aos contratados, destinados exclusivamente a investimentos nos sistemas de transporte público coletivo objeto do respectivo contrato.</i>
ASSUNTO	Utilização dos créditos certificados como garantia de empréstimos.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 12), conforme relatório (p. 27) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 3º do art. 22 confere função financeira aos créditos já certificados, permitindo que sirvam de garantia para empréstimos tomados pelos contratados, desde que os recursos se destinem exclusivamente a investimentos no sistema de transporte objeto do contrato. O dispositivo funciona como instrumento de alavancagem do investimento, ampliando a capacidade de financiamento do operador a partir da própria infraestrutura.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição contraria o interesse público, uma vez que adota conceitos divergentes dos usualmente empregados nos contratos de concessão e de parceria público-privada, notadamente quanto a bens reversíveis, ativos regulatórios, créditos contratuais, garantias e indenizações, afastando-se dos mecanismos de amortização, remuneração e indenização previstos na respectiva legislação, dispondo sobre procedimentos e prazos incompatíveis com a complexidade técnica e financeira desses contratos, o que geraria insegurança jurídica, aumento da litigiosidade e potenciais impactos que poderiam afetar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, com risco de gerar obrigações para o poder concedente.” Ouvido o Ministério da Fazenda. (Idem Item 30.26.004)

Estudo do Veto nº 30/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 30.26.008
	§ 4º do art. 22: <i>Quando do advento do termo final do prazo contratual, ou quando se der a retomada dos serviços pelo titular dos serviços em quaisquer hipóteses legalmente admitidas, a indenização dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, nos termos da legislação aplicável, deve ser apurada e regularmente liquidada no prazo máximo de 1 (um) ano a contar do encerramento do contrato.</i>
ASSUNTO	Prazo para apuração e liquidação da indenização de bens reversíveis.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 12), conforme relatório (p. 27) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 4º do art. 22 disciplina que, encerrado o prazo contratual ou retomados os serviços pelo titular em qualquer hipótese legalmente admitida, a indenização dos investimentos em bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados deve ser apurada e liquidada no prazo máximo de um ano. O dispositivo determina, portanto, um marco temporal objetivo para o pagamento da indenização ao operador, conferindo previsibilidade ao encerramento da relação contratual. A razão do veto evidencia esse prazo ao indicar sua incompatibilidade com a complexidade técnica e financeira desses contratos.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição contraria o interesse público, uma vez que adota conceitos divergentes dos usualmente empregados nos contratos de concessão e de parceria público-privada, notadamente quanto a bens reversíveis, ativos regulatórios, créditos contratuais, garantias e indenizações, afastando-se dos mecanismos de amortização, remuneração e indenização previstos na respectiva legislação, dispondo sobre procedimentos e prazos incompatíveis com a complexidade técnica e financeira desses contratos, o que geraria insegurança jurídica, aumento da litigiosidade e potenciais impactos que poderiam afetar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, com risco de gerar obrigações para o poder concedente.” Ouvido o Ministério da Fazenda. (Idem Item 30.26.004)

Estudo do Veto nº 30/2026

	ITEM 30.26.009
DISPOSITIVO VETADO	§ 5º do art. 22: <i>Os contratos públicos de parceria adotarão preferencialmente os meios alternativos para a solução de conflitos acerca da definição da indenização.</i>
ASSUNTO	Orientação a meios alternativos de resolução de conflitos.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 12), conforme relatório (p. 27) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 5º do art. 22 orienta que os contratos públicos de parceria privilegiem os meios alternativos de solução de controvérsias, como a arbitragem e a mediação, na definição do valor da indenização, com o propósito de reduzir a litigiosidade e abreviar a resolução de controvérsias ao término dos contratos.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição contraria o interesse público, uma vez que adota conceitos divergentes dos usualmente empregados nos contratos de concessão e de parceria público-privada, notadamente quanto a bens reversíveis, ativos regulatórios, créditos contratuais, garantias e indenizações, afastando-se dos mecanismos de amortização, remuneração e indenização previstos na respectiva legislação, dispondo sobre procedimentos e prazos incompatíveis com a complexidade técnica e financeira desses contratos, o que geraria insegurança jurídica, aumento da litigiosidade e potenciais impactos que poderiam afetar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, com risco de gerar obrigações para o poder concedente.” Ouvido o Ministério da Fazenda. (Idem Item 30.26.004)

Estudo do Veto nº 30/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 30.26.010
	inciso I do "caput" do art. 23: <i>receitas de custeio e demais aportes de recursos orçamentários dos poderes públicos federal, estadual, distrital e municipal;</i>
ASSUNTO	Aportes orçamentários de todos os entes como fonte de custeio da operação.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 12), conforme relatório (p. 27) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 23 elenca as fontes que asseguram a sustentabilidade econômico-financeira da operação dos serviços, no âmbito da seção dedicada ao financiamento da operação. O inciso I vetado encabeça esse rol, prevendo as receitas de custeio e os demais aportes de recursos orçamentários dos poderes públicos federal, estadual, distrital e municipal; ou seja, situa o orçamento de todos os entes federativos entre as fontes de financiamento da operação. O dispositivo concretiza a política tarifária da proposta (art. 25, IV), visando à modicidade tarifária, e a repartição do custeio do serviço entre os entes federativos.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“O dispositivo é inconstitucional e contraria o interesse público, pois consolidaria obrigação de financiamento da operação dos serviços e de compensação das gratuidades pelos entes federativos, de modo a prever aportes de recursos de todos os entes para serviços que são de titularidade local, o que ensejaria a criação de despesa sem a identificação da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, de maneira a violar a autonomia financeira da União, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, nos art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e nos art. 140, art. 142, caput, inciso V, e art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025. Ademais, a proposição legislativa impõe riscos contratuais indevidos ao poder concedente ao vincular o aporte de recursos orçamentários à sustentabilidade de contratos de concessão, o que poderia comprometer e violar políticas de gratuidade regularmente estabelecidas e em vigor”. Ouvido o Ministério da Fazenda.

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.011	
DISPOSITIVO VETADO	parágrafo único do art. 23: <i>Os aportes de recursos orçamentários estabelecidos no inciso I do caput deste artigo, quando decorrentes de implementação de política de gratuidades e descontos tarifários, deverão ser suficientes para compensar o aumento de custos operacionais e a redução da arrecadação tarifária em razão do benefício concedido.</i>
ASSUNTO	Suficiência dos aportes orçamentários para compensar gratuidades e descontos.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 12), conforme relatório (p. 27) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O parágrafo único qualifica os aportes do inciso I quando decorrentes de políticas de gratuidades e descontos, determinando que tais aportes devem ser suficientes para compensar integralmente o aumento dos custos operacionais e a redução da arrecadação tarifária causados pelo benefício. O dispositivo materializa o princípio de que o ente que institui a gratuidade deve custeá-la, articulando-se com a disciplina das gratuidades do art. 27.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“O dispositivo é inconstitucional e contraria o interesse público, pois consolidaria obrigação de financiamento da operação dos serviços e de compensação das gratuidades pelos entes federativos, de modo a prever aportes de recursos de todos os entes para serviços que são de titularidade local, o que ensejaria a criação de despesa sem a identificação da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, de maneira a violar a autonomia financeira da União, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, nos art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e nos art. 140, art. 142, caput, inciso V, e art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025. Ademais, a proposição legislativa impõe riscos contratuais indevidos ao poder concedente ao vincular o aporte de recursos orçamentários à sustentabilidade de contratos de concessão, o que poderia comprometer e violar políticas de gratuidade regularmente estabelecidas e em vigor”. Ouvido o Ministério da Fazenda. (Idem Item 30.26.010)

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.012	
DISPOSITIVO VETADO	§ 3º do art. 27: <i>A concessão de gratuidades e de descontos tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deve ser custeada com as fontes de recursos financeiros específicas previstas no ato que instituir o desconto ou gratuidade, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.</i>
ASSUNTO	Vedação ao custeio de gratuidades e descontos pelos usuários do serviço.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 14), conforme relatório (p. 30) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 27 autoriza os entes a instituir programas de custeio da operação e benefícios tarifários. O § 3º vetado estabelece que a concessão de gratuidades e descontos a uma classe ou coletividade de usuários deve ser custeada pelas fontes específicas indicadas no próprio ato que instituir o benefício, vedando expressamente que esse custo seja repassado aos demais usuários do serviço; isto é, põe fim ao subsídio cruzado embutido na tarifa. Na Câmara, o relator considerou a medida um avanço, alinhada com as boas práticas de direito financeiro: Trata-se de medida alinhada a boas práticas de direito financeiro, pois introduz no orçamento público políticas públicas hoje frequentemente embutidas na tarifa, com ganhos de transparência, controle social e responsabilização do gestor. (PRLP n. 3, Rel. Dep. José Priante, p. 6-7)
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“Os dispositivos são inconstitucionais e contrariam o interesse público, tendo em vista que vedar o custeio de gratuidades e descontos tarifários pelos usuários poderia inviabilizar políticas de descontos e gratuidades de tarifas em vigor e regularmente estabelecidas. Além disso, a transferência dessa despesa para o orçamento público imporia encargo financeiro aos entes federativos sem a identificação precisa da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e nos art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000. Ademais, impõe-se o veto ao art. 42 por arrastamento, uma vez que seu comando normativo carece de autonomia e encontra-se indissociavelmente vinculado à vigência e eficácia dos referidos dispositivos do art. 27.” Ouvido o Ministério da Fazenda.

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.013	
DISPOSITIVO VETADO	§ 4º do art. 27: <i>Os benefícios referidos no § 3º deste artigo somente podem entrar em vigor após a inclusão no orçamento público do ente responsável pela concessão.</i>
ASSUNTO	Condicionamento da vigência dos benefícios à previsão orçamentária.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 14), conforme relatório (p. 30) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo. (Troca do termo 'estabelecidos' por 'referidos' - Texto final Revisado, p. 16)
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 4º do art. 27 é decorrência lógica da regra anterior, uma vez que os benefícios de que trata o § 3º só podem entrar em vigor depois de incluídos no orçamento público do ente responsável pela concessão. O dispositivo exige o lastro orçamentário como condição de eficácia da gratuidade ou do desconto, reforçando a vinculação entre a criação do benefício e a existência de fonte de custeio.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“Os dispositivos são inconstitucionais e contrariam o interesse público, tendo em vista que vedar o custeio de gratuidades e descontos tarifários pelos usuários poderia inviabilizar políticas de descontos e gratuidades de tarifas em vigor e regularmente estabelecidas. Além disso, a transferência dessa despesa para o orçamento público imporia encargo financeiro aos entes federativos sem a identificação precisa da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e nos art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000. Ademais, impõe-se o veto ao art. 42 por arrastamento, uma vez que seu comando normativo carece de autonomia e encontra-se indissociavelmente vinculado à vigência e eficácia dos referidos dispositivos do art. 27.” Ouvido o Ministério da Fazenda. (Idem Item 30.26.012)

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.014	
DISPOSITIVO VETADO	§ 5º do art. 27: <i>Para os contratos firmados a partir da data de vigência desta Lei, os veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano serão isentos do pagamento da tarifa de pedágio no âmbito das rodovias dos entes federativos referidos no caput deste artigo, para fins da preservação da modicidade tarifária a que fazem jus os pagantes do serviço.</i>
ASSUNTO	Isenção de pedágio aos veículos do transporte público coletivo.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 14), conforme relatório (p. 30) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo. A expressão "<i>Para os contratos firmados a partir da data de vigência desta Lei,</i>" teve origem na Câmara dos Deputados, Emenda de Plenário (EMP n. 7, p. 1, Dep. José Guimarães), acatada na Redação Final (RDF n. 1, p. 30).
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 5º do art. 27 concede, para os contratos firmados a partir da vigência da lei, isenção do pagamento de pedágio aos veículos empregados no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano nas rodovias dos entes federativos referidos no caput, com o objetivo declarado de preservar a modicidade tarifária em favor dos passageiros pagantes. A medida insere-se entre os instrumentos de redução de custo operacional do capítulo do financiamento.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	"A proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade e contraria o interesse público, pois, ao impor a isenção obrigatória de tarifa de pedágio em rodovias estaduais, distritais e municipais, comprometeria a autonomia federativa e limitaria a capacidade dos entes federativos de formular soluções próprias para o financiamento e a gestão de suas infraestruturas, além de gerar impactos indesejados sobre a estruturação e o equilíbrio econômico-financeiro de futuras concessões. Ademais, viola o princípio do pacto federativo, de que trata o art. 18 da Constituição." Ouvidos o Ministério da Fazenda e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 30/2026

	ITEM 30.26.015
DISPOSITIVO VETADO	inciso VI do "caput" do art. 29: <i>oriundas da comercialização de créditos de carbono ou outros mecanismos de compensação ambiental.;</i>
ASSUNTO	Créditos de carbono como receita extratarifária do transporte público coletivo.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 15), conforme relatório (p. 31) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 29 relaciona as receitas extratarifárias dos serviços de transporte público coletivo, discriminando o que é considerado para a lei como fontes alternativas à tarifa destinadas ao financiamento da operação. O inciso VI vetado acrescenta a esse rol as receitas oriundas da comercialização de créditos de carbono ou de outros mecanismos de compensação ambiental. Tal como o inciso VIII do art. 19 (que cuida do financiamento da infraestrutura - Item 30.26.003), o dispositivo intenciona aproveitar instrumentos ambientais como fonte de recursos para o transporte.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição contraria o interesse público, pois, ao arrolar a comercialização de créditos de carbono e de outras compensações ambientais entre as fontes de financiamento da infraestrutura e da operação do transporte público coletivo, atribui a recursos de finalidade ambiental destinação diversa daquela que justifica sua instituição, em prejuízo da função reparatória e protetiva dos mecanismos de compensação ambiental e em descompasso com a disciplina do mercado regulado de carbono estabelecida pela Lei nº 15.042, de 11 de dezembro de 2024, que institui o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa.” Ouvido o Ministério do Meio Ambiente. (<i>Idem Item 30.26.003</i>)

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.016	
DISPOSITIVO VETADO	§ 1º do art. 33: <i>A remuneração do operador deve ser coberta por receitas tarifárias, extratarifárias e subsídios, definidos na forma desta Lei e nas normas regulamentares e contratuais.</i>
ASSUNTO	Composição da remuneração do operador, incluído o subsídio.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 17), conforme relatório (p. 35) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 33 estabelece o regime econômico-financeiro da contratação, segundo o qual a remuneração do operador resulta do processo licitatório. O § 1º vetado especifica que receitas tarifárias, extratarifárias e subsídios devem cobrir essa remuneração, na forma da lei e das normas regulamentares e contratuais. O dispositivo espelha a distinção entre a tarifa pública, paga pelo passageiro, e a remuneração do operador, custeada por um conjunto de fontes que inclui o subsídio. “Art. 3º Os serviços de transporte público coletivo deverão ser prestados com base nos seguintes princípios fundamentais: [...] XI – distinção entre custo de remuneração pela prestação do serviço e a tarifa cobrada pelo uso do serviço;”
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição é inconstitucional e contraria o interesse público, pois, ao determinar que a remuneração do operador deveria ser financiada por meio de subsídio, criaria despesa obrigatória de caráter continuado sem a identificação precisa da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e no art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.017	
DISPOSITIVO VETADO	inciso XV do "caput" do art. 16 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com a redação dada pelo art. 38 do projeto: <i>subsidiar as tarifas de transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano, nos casos previstos em lei federal.</i>
ASSUNTO	Atribuição à União de subsidiar as tarifas do transporte coletivo urbano.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 21), conforme relatório (p. 40) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo. A expressão " <i>nos casos previstos em lei federal.</i> " teve origem na Câmara dos Deputados, Emenda de Plenário (EMP n. 4 , p. 2, Dep. José Guimarães), acatada na Redação Final (RDF n. 1 , p. 43).
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 38 do projeto promove uma série de alterações na Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012), inclusive no art. 16, que arrola as atribuições da União. O inciso XV vetado acrescenta a esse elenco a competência de subsidiar as tarifas do transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, nos casos previstos em lei federal. O dispositivo propõe uma ampliação do papel da União no financiamento da mobilidade urbana.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	"A proposição é inconstitucional e contraria o interesse público, pois, ao atribuir à União a responsabilidade pelo subsídio das tarifas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, imporia dever à União de adotar medidas para assegurar serviços que são de titularidade de outros entes, o que ensejaria a criação de despesa sem a identificação da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, de modo a violar a autonomia financeira da União, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, nos art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e nos art. 140, art. 142, caput, inciso V, e art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025." Ouvido o Ministério da Fazenda.

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.018	
DISPOSITIVO VETADO	"caput" do art. 16-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com a redação dada pelo art. 38 do projeto: <i>Lei específica disporá sobre a criação de agência executiva técnica, no âmbito da União, para apoiar o desenvolvimento das atribuições previstas no art. 16, bem como as demais competências federais previstas em outras legislações referentes à mobilidade urbana.</i>
ASSUNTO	Criação de agência executiva técnica federal de mobilidade urbana.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 21), conforme relatório (p. 40) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo. Redação ajustada na Câmara - Redação Final (RDF n. 1 , p. 49).
EXPLICAÇÃO DO ITEM	No âmbito da reforma da Lei de Mobilidade Urbana promovida pelo art. 38 do projeto, o art. 16-A vetado prevê que lei específica disporá sobre a criação de uma agência executiva técnica, no âmbito da União, destinada a apoiar o desempenho das atribuições federais do art. 16 e das demais competências da União em mobilidade urbana. O dispositivo é acompanhado de outras alterações institucionais com a reforma, como a criação do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana (art. 16-B), já sancionado.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	"A proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade, uma vez que viola a prerrogativa constitucional do Poder Executivo federal de dispor sobre a organização e o funcionamento da administração federal e o disposto nos art. 2º, art. 61, § 1º, inciso II, alínea "e", art. 84, caput, inciso VI, alínea "a", da Constituição." Ouvida a Advocacia-Geral da União.

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.019	
DISPOSITIVO VETADO	parágrafo único do art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, com a redação dada pelo art. 40 do projeto: <i>Pelo menos 60% (sessenta por cento) dos recursos arrecadados pela Cide devem ser aplicados nas áreas urbanas.</i>
ASSUNTO	Vinculação dos recursos da CIDE às áreas urbanas.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 25), conforme relatório (p. 44) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo. Redação ajustada na Câmara - Redação Final (RDF n. 1 , p. 49).
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 40 do projeto altera o art. 6º da Lei nº 10.636, de 2002, que rege a aplicação dos recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide-Combustíveis), reorientando-os para a mobilidade urbana. O parágrafo único vetado fixa um piso para essa destinação, ao exigir que ao menos 60% dos recursos arrecadados pela Cide sejam aplicados em áreas urbanas.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público, ao determinar a aplicação de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) dos recursos arrecadados pela Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide nas áreas urbanas, o que tornaria mais restritiva a vinculação da receita e reduziria a discricionariedade do gestor público na sua alocação, além de não conter a cláusula de vigência limitada a cinco anos exigida, para vinculações dessa natureza, pelo art. 147 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 30/2026

ITEM 30.26.020	
DISPOSITIVO VETADO	"caput" do art. 42: <i>A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios têm o prazo de 5 (cinco) anos, contado da publicação desta Lei, para adequar suas legislações de concessão de gratuidades e de descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 27 desta Lei.</i>
ASSUNTO	Prazo de adequação das legislações de gratuidades.
ORIGEM	Substitutivo (Emenda nº 3/CI) aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (p. 25), conforme relatório (p. 44) do Rel. Sen. Veneziano Vital do Rêgo. Redação ajustada na Câmara - Redação Final (RDF n. 1 , p. 50).
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O art. 42 vetado concede à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios o prazo de cinco anos, contado da publicação da lei, para adequar suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 27, definindo uma regra de transição que proporciona uma implantação gradual da nova disciplina de custeio das gratuidades. O dispositivo foi vetado por arrastamento, já que está vinculado à manutenção dos §§ 3º e 4º do art. 27.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“Os dispositivos são inconstitucionais e contrariam o interesse público, tendo em vista que vedar o custeio de gratuidades e descontos tarifários pelos usuários poderia inviabilizar políticas de descontos e gratuidades de tarifas em vigor e regularmente estabelecidas. Além disso, a transferência dessa despesa para o orçamento público imporia encargo financeiro aos entes federativos sem a identificação precisa da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio, em desacordo com o disposto no art. 167, § 7º, da Constituição, no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e nos art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000. Ademais, impõe-se o veto ao art. 42 por arrastamento, uma vez que seu comando normativo carece de autonomia e encontra-se indissociavelmente vinculado à vigência e eficácia dos referidos dispositivos do art. 27.” Ouvido o Ministério da Fazenda. (Idem Item 30.26.012)