

MDR/SMDRU - SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO
MINUTA DO PROJETO DE LEI DO NOVO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO

Resumo

O projeto de lei em questão trata da reestruturação do modelo de prestação de serviços de Transporte Público Coletivo e traz princípios, diretrizes, objetivos e definições sobre o Transporte Público Coletivo, além da organização e financiamento dos serviços de transporte e também aspectos sobre a operação, como a contratação de operadores e o seu regime econômico-financeiro.

Contexto

A partir de crise nos sistemas de transporte municipais, foi iniciado um debate em 2020 no âmbito do Departamento de Projetos de Mobilidade e Serviços Urbanos (DEMOB) da Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano (SMDRU).

Em 2021 foi desenvolvido um trabalho de apoio ao desenvolvimento do marco legal TPC, por meio de consultoria contratada com financiamento do BID, que procurou identificar as demandas regulatórias e temas críticos que deveriam compor uma proposta de legislação. No referido projeto foi feito um conjunto de entrevistas e estudos de casos em sete cidades, além da realização de mesas redondas com a participação de vários segmentos do setor de transporte público. Além de um benchmarking com experiências de regulação nacional e internacional.

Um diagnóstico foi elaborado e serviu de base para uma série de discussões com as entidades do setor, principalmente no âmbito do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana (colegiado de caráter consultivo criado em 2021 para assessora a Secretaria nos temas relativos à mobilidade urbana e composto por entidades representativas dos diversos segmentos do setor: Governo Federal, Frente nacional dos Prefeitos, Confederação Nacional de Municípios, Secretários de Mobilidade, setor de Transporte Público sobre pneus e sobre trilhos, fabricantes, trabalhadores do setor e sociedade civil).

No segundo semestre deste ano, no âmbito da Semana da Mobilidade, foi realizado um Seminário Internacional para aprofundamento do debate das experiências sobre reforma regulatória em países como França, Alemanha, Colômbia e Chile. Ao longo de todo ano de 2022 foram realizadas reuniões para discussão dos principais pontos identificados e com base nesse arcabouço foi possível a elaboração de uma minuta do projeto de lei, que foi exaustivamente discutido nos últimos meses no âmbito do Fórum Consultivo.

A partir do diagnóstico elaborado no trabalho realizado em 2021, das discussões realizadas nas atividades recentes e no breve estudo sobre reforma regulatória do transporte público em países selecionados foi possível elencar um conjunto de ideias que expressam as grandes mudanças estruturais que a nova lei do transporte público deve promover.

Sendo assim, foi elaborada uma minuta do projeto de lei que foi novamente submetida ao Fórum Consultivo em sucessivas reuniões realizadas entre setembro e novembro, capítulo a capítulo.

Todas as sugestões e comentários foram analisadas e compiladas pela equipe técnica do Departamento de Projetos de Mobilidade e Serviços Urbanos e no qual originou-se esta minuta de Projeto de Lei do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, a qual fomenta a participação cidadã para propiciar o refinamento da redação e posterior tramitação nas instâncias competentes da pasta de Mobilidade Urbana.

As contribuições para o Projeto de Lei supracitado que foi aberta em novembro de 2022 está ativa com o encerramento previsto para 26/01/2023. É possível acompanhar o andamento do Processo: 59000.018490/2022-67.

MINUTA

PROJETO DE LEI Nº XX, DE XX DE XXXX DE 2022

Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta lei institui o marco legal do transporte público coletivo urbano, veicula as normas específicas atinentes às regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com fundamentos no artigo 6º, nos incisos XI e XX do art.21, no inciso XI do art. 22 e no art. 144 da Constituição Federal,

Parágrafo Único. As disposições desta Lei aplicam-se, no que couber ao transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, definidos nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º O transporte público coletivo, direito social e dever do estado, é serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território.

Parágrafo Único. Caberá à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de forma compartilhada e no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito e organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada.

Art. 3º Os serviços de transporte público coletivo deverão ser prestados com base nos seguintes princípios fundamentais:

I. Universalização do acesso;

II. Prevalência do interesse público para a equidade no acesso dos cidadãos;

III. Acessibilidade física e econômica

IV. Qualidade do serviço prestado à população, com cortesia, segurança, eficiência, regularidade e continuidade;

V. Sustentabilidade ambiental, social e econômica;

VI. Modicidade da tarifa para o usuário;

VII. Transparência, gestão democrática e controle social;

VIII. Disponibilidade, facilidade de acesso aos cidadãos, autenticidade e integridade da informação;

IX. Responsabilidade compartilhada entre os entes federados para a efetividade do serviço;

X. Distinção entre custo de remuneração do operador e tarifa cobrada do usuário;

XI. Equidade no uso da infraestrutura pública de circulação, conforme a eficiência de cada modo de transporte no deslocamento de pessoas;

XII. Segurança jurídica nos contratos de prestação de serviço concedidos;

Art. 4º O sistema de transporte público coletivo deverá ser orientado pelas seguintes diretrizes:

I. Incorporação de novos serviços de mobilidade à rede única e integrada;

II. Planejamento da rede de transporte público coletivo na forma de uma rede única, integrada e intermodal, adequada à demanda e aos objetivos do desenvolvimento urbano sustentável;

III. Planejamento da operação com vistas ao equilíbrio entre oferta e demanda, considerando a disponibilidade dos serviços, em intervalos e frequência adequados aos modos;

IV. Estruturação e aperfeiçoamento da gestão pública para regulação e planejamento da rede única e integrada e dos serviços que a compõem;

IV. Transição energética sustentável com utilização de novas tecnologias e de fontes renováveis de energia para a redução dos impactos ambientais, não onerando apenas os usuários do sistema de transporte público coletivo;

VI. Fomento a cooperação e coordenação interfederativa para integração da rede metropolitana ou regional com a rede local, incluindo conexão com a rede intermodal de transporte de passageiros de longa distância;

VII. Conectividade e integração entre os serviços que compõem a rede de transporte público coletivo e entre estes e os modos ativos de transporte;

VIII. Conservação, melhoria e expansão dos serviços, com atualização e modernização contínua das técnicas, dos equipamentos e das instalações;

IX. Avaliação periódica do planejamento da rede e operação do serviço;

X. Estabelecimento de novas fontes e mecanismos de financiamento para investimento em infraestrutura;

XI. Ampliação da participação das fontes não tarifárias no financiamento da operação;

XII. Gestão pública dos dados, adoção de políticas de dados abertos e clareza e simplicidade na comunicação com a população;

XIII. Padronização de equipamentos e insumos da cadeia produtiva do setor;

XIV. Modernização dos modelos operacionais e contratuais para induzir a eficiência e aumentar a qualidade do serviço; e

XV. Identificação, alocação e a redução de riscos.

Art. 5º São objetivos do transporte público coletivo:

I. Universalizar o direito de se deslocar, de usufruir da cidade e acessar as oportunidades que o ambiente urbano oferece;

II. Promover a inclusão social, a equidade no acesso à oportunidades e a redução das desigualdades socioespaciais;

III. Contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável, a partir da estruturação de eixos de transporte público coletivo de média e alta capacidades;

IV. Contribuir para a redução das emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa nas cidades;

V. Consolidar política tarifária e mecanismos de financiamento compatíveis e comprometidos com a redução de custos, atendimento à demanda de passageiros e garantia dos direitos dos cidadãos;

VI. Contribuir para a redução dos tempos e custos de deslocamento da população nos grandes centros urbanos;

VII. Aumentar sua participação na matriz dos modos de transportes motorizados;

VIII. Estimular o aumento da produtividade, da competitividade e do fomento ao desenvolvimento da indústria nacional de produtos e equipamentos para o transporte público.

Art. 6º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I. Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

II. Transporte público coletivo urbano: serviço de transporte público de passageiros no espaço intramunicipal;

III. Transporte público coletivo de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo de passageiros intermunicipal ou interestadual, com características operacionais típicas de transporte urbano, em municípios pertencentes à regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou regiões integradas de desenvolvimento - RIDEs.

IV. Rede de transporte público coletivo: conjunto único, integrado, acessível e intermodal de serviços e sistemas de transporte público coletivo organizado, planejado, gerenciado e fiscalizado pelo poder público no espaço urbano municipal e metropolitano, composto por:

a. Serviços básicos de transporte público coletivo: serviços de transporte de alta, média e baixa capacidades, abertos ao público, com tarifas e itinerários fixos, organizados em linhas estruturais e alimentadoras.

b. Serviços complementares de transporte público coletivo: serviços seletivos ou auxiliares, abertos ao público, para o atendimento de público específico ou de áreas de difícil acesso, com tarifas e itinerários fixos, não concorrentes com os serviços básicos.

c. Serviços acessórios de transporte público coletivo: serviços executivos ou sob demanda, delegados pelo poder público, com tarifas e itinerários variáveis.

V. Atividades do serviço de transporte coletivo: conjunto de serviços que garantem a prestação do serviço de transporte público coletivo, como operação, a bilhetagem e a provisão de frota, podendo ser concedidos ou operados em separado ou em conjunto, mas devendo ser planejados e geridos de forma integrada.

VI. Eixos Estruturantes de Transporte Público Coletivo: vias dotadas de sistemas de transporte de passageiros de média e alta capacidade, com infraestrutura necessária para seu funcionamento, incluindo ciclovias e vias para pedestres.

VII. Faixas exclusivas para o transporte público: faixas no leito viário urbano ou intermunicipais, não necessariamente de eixos estruturantes, reservadas para circulação exclusiva do transporte público sobre pneus;

VIII. Faixas preferenciais para o transporte público: faixas no leito viário urbano ou intermunicipais, não necessariamente de eixos estruturantes, reservados preferencialmente para circulação do transporte público sobre pneus;

IX. Macroacessibilidade: capacidade de acessar os diferentes locais de interesse no âmbito municipal ou regional;

X. Microacessibilidade: capacidade de acessar os diferentes locais de interesse na escala de um bairro;

XI. Política tarifária: regras estabelecidas pelo poder público para fixação da tarifa, suas formas de cobrança, gratuidades e descontos pelo uso dos serviços de transporte público coletivo;

XII. Tarifa: preço público cobrado do passageiro para utilização dos serviços de transporte público coletivo;

XIII. Benefício tarifário: medida associada à política tarifária, que concede gratuidade e descontos na tarifa do serviço de transporte público coletivo para determinado segmento de passageiro;

XIV. Remuneração do operador: valor pago ao prestador privado do serviço de transporte público coletivo, proveniente de receitas e subsídio, estabelecido em contrato e vinculado a metas e padrões de desempenho, qualidade e disponibilidade do serviço;

XV. Receitas tarifárias: parcela da arrecadação para remuneração do operador oriunda da cobrança de tarifa do usuário dos serviços de transporte público coletivo;

XVI. Receitas extratarifárias: parcela da arrecadação para remuneração do operador oriunda de fontes alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, instituídas pelo poder público titular do serviço e previstas em contrato;

XVII. Subsídio público: recursos pecuniários e não pecuniários que compõem a remuneração do operador, oriundos do orçamento público;

XVIII. Receitas de custeio: valores arrecadados pelo poder público com vistas a cobrir as despesas decorrentes dos subsídios públicos concedidos aos serviços de transporte público coletivo

XIX. Unidade regional de transporte público coletivo: unidade constituída por um agrupamento de municípios, necessariamente com a participação dos respectivos Estados, para ofertar o serviço de transporte público coletivo planejado de forma integrada e multimodal;

XX. Instrumentos da Política Urbana: instrumentos definidos pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 [Estatuto da Cidade], que podem levar à reconfiguração de traçado e de aproveitamento do solo urbano e contribuir para a eficiência do transporte público coletivo;

XXI. Transição Energética do transporte público coletivo: política de substituição de fonte de energia fóssil por renovável ou por fontes que reduzam emissões de gases poluentes nos sistemas de transporte público coletivo;

XXII. Retorno social do transporte público coletivo: benefícios resultantes do investimento no sistema de transporte público coletivo para a população de uma determinada área.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Das Definições

Art. 7º A organização dos serviços de transporte público deverá obedecer às seguintes diretrizes gerais:

I. Articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e regional, habitação, combate e erradicação da pobreza, proteção ambiental, segurança pública, promoção da saúde e outras de interesse social relevante, destinadas à melhoria da qualidade de vida da população, para as quais o transporte público seja fator determinante;

II. Universalização do acesso dos cidadãos aos serviços de transporte público coletivo, com vistas à redução da pobreza e desigualdades socioespaciais;

III. Prestação de serviço adequado, conforme parâmetros de qualidade, eficiência e eficácia, definidos pelo poder delegante, com foco no passageiro e na percepção da qualidade pelos cidadãos;

IV. Integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte público nas cidades, unidades regionais e regiões metropolitanas;

V. Captação dos recursos necessários para realização de investimentos e custeio da operação objetivando o cumprimento das metas do serviço por meio de receitas tarifária, extratarifárias e contribuições dos beneficiários diretos e indiretos;

VI. Incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários;

VII. Fomento à gestão administrativa da bilhetagem de forma independente ou, no caso de ser privada, de forma compartilhada entre poder concedente e concessionário de modo a evitar conflitos de interesse e, garantir o controle ao serviço;

VIII. Adequação a critérios de sustentabilidade econômica, social e ambiental, considerando a promoção e proteção da vida digna, as necessidades de saúde pública e a adaptação e mitigação de mudanças climáticas;

IX. Estímulo ao uso de tecnologias modernas e eficientes, compatíveis com os níveis exigidos de qualidade, continuidade, segurança, conforto e sustentabilidade na prestação dos serviços;

X. Adoção de processos decisórios institucionalizados e de planejamento integrado e interfederativo dos sistemas de transporte público coletivo.

Art. 8º Exercem a titularidade dos serviços de transporte público coletivo:

I. Os Municípios, no caso dos serviços de transporte público coletivo urbano;

II. Os Estados, no caso dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano;

III. A União, no caso dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano;

§ 1º Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as disposições previstas para os Estados e os Municípios.

§ 2º O exercício da titularidade dos serviços de transporte público coletivo poderá ser realizado também por gestão associada nos termos do art. 241 da Constituição Federal.

I. Fica admitida a formalização de unidades regionais de transporte coletivo para exercício da titularidade dos serviços de transporte coletivo mediante consórcio público ou convênio de cooperação;

II. Fica admitida a formalização de consórcios públicos exclusivamente composto de Municípios para prestação direta aos seus consorciados dos serviços de transporte público de passageiros no espaço urbano intramunicipal;

III. Os consórcios públicos que se destinem à prestação direta dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual de caráter urbano deverão necessariamente contar com a participação dos Estados;

IV. Consórcios públicos compostos de Municípios, Estados e União poderão prestar diretamente os serviços de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual de caráter urbano desde que haja delegação do respectivo titular dos serviços.

§ 3º Em casos de convênio de cooperação, fica dispensada a necessidade de autorização legislativa para a formalização de gestão associada para o exercício de funções relativas aos serviços de transporte público coletivo.

§ 4º Em caso de gestão associada dos serviços de transporte público coletivo, as responsabilidades administrativa, civil e penal cabíveis serão aplicadas aos respectivos titulares dos serviços.

§ 5º É facultativa a adesão dos titulares dos serviços de transporte público coletivo às estruturas das formas de gestão associada, inclusive através de unidades regionais de transporte coletivo.

Seção II

Do Planejamento

Art. 9º O titular dos serviços é responsável pelo planejamento da rede de transporte público coletivo, englobando:

I. A definição do conjunto de modos e linhas estruturais, alimentadoras e auxiliares, de acordo com:

a. as características urbanas existentes, inclusive de uso e ocupação do solo;

b. as estratégias locais para a promoção do desenvolvimento orientado ao transporte, alinhado com o plano diretor e plano de mobilidade urbana;

c. os estudos do comportamento de demanda atual e projetada; e

d. os objetivos de promoção do acesso a oportunidades e redução de desigualdades.

II. A definição das estratégias e regras para integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte público nas cidades, inclusive do transporte prestado por demanda, quando houver;

III. A definição do modelo de prestação dos serviços, direto ou indireto, mediante um ou mais contratos, considerando os modelos contratuais legalmente previstos.

IV. A definição da entidade responsável pela regulação e fiscalização da prestação dos serviços de transporte público coletivo e dos serviços privados de transporte de passageiros regulados pelo poder público;

V. Os objetivos e metas de curto, médio e longo prazos para a universalização dos serviços, admitidas soluções graduais e progressivas, observando a compatibilidade com o plano de mobilidade urbana e demais planos setoriais;

VI. O estabelecimento de metas e indicadores de qualidade e desempenho operacional, bem como de mecanismos para aferição de resultados, a serem obrigatoriamente observados na execução dos serviços prestados de forma direta ou indireta;

VII. Os parâmetros e níveis de serviços a serem adotados para a garantia do atendimento adequado, inclusive relacionados à satisfação do passageiro;

VIII. As estratégias programadas e progressivas para a transição energética do transporte público sem que o eventual aumento de custos recaia sobre os usuários;

IX. A elaboração de planos, protocolos e padrões para a gestão pública e aberta de dados;

X. As ações para emergências e contingências;

XI. A política de controle e participação social sobre o serviço de transporte coletivo, bem como a comissão de fiscalização nos moldes do Art. 30º da Lei 8.987/95.

§1º O planejamento do transporte público coletivo deverá estabelecer meta de redução de emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa decorrentes da queima de combustíveis fósseis para o transporte público.

§ 2º A consolidação e a compatibilização do planejamento do transporte coletivo com o plano de mobilidade, o plano diretor e o plano de desenvolvimento urbano integrado, quando couber, serão efetuadas pelo titular do serviço.

§ 3º Será assegurada ampla divulgação do planejamento do transporte público coletivo e dos estudos que o fundamentem, inclusive com a realização de audiências ou consultas públicas.

Art. 10 O planejamento de que trata o artigo 9º poderá se dar de forma associada no âmbito de unidades regionais de transporte coletivo.

§1º As unidades regionais de transporte público coletivo poderão ser compostas por agrupamento de municípios limítrofes pertencentes ou não à uma região metropolitana ou aglomeração urbana legalmente instituída.

§ 2º A adesão a uma unidade regional de transporte coletivo é facultativa e discricionária, não afastando as competências legalmente instituídas dos titulares dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º O planejamento do transporte público coletivo no âmbito das unidades regionais de transporte coletivo poderá prever estrutura de governança para sua implementação na forma da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 [Estatuto da Metrópole], ou através da gestão associada prevista do art. 8º.

Seção III

Da regulação

Art. 11. O titular dos serviços de transporte público coletivo deverá, preferencialmente, instituir entidade responsável pela regulação e fiscalização desses serviços, independentemente da modalidade de sua prestação, atendendo aos seguintes princípios:

I. Independência decisória, incluindo autonomia administrativa, orçamentária e financeira da entidade reguladora;

II. Transparência, tecnicidade, celeridade e objetividade das decisões.

Parágrafo Único. Em caso de gestão associada, os entes titulares poderão adotar os mesmos critérios econômicos, sociais, ambientais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

1

Art. 12. São atribuições do titular dos serviços:

I. Estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos passageiros nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, do artigo 7º da Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 e do artigo 5º a 8º a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017, e em observância às normas de referência editadas pela União;

II. Promover a melhoria contínua dos padrões de qualidade, desempenho e redução de emissões e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas nos contratos de concessão e no planejamento dos serviços;

III. Definir política tarifária que garanta a acessibilidade econômica da população aos serviços de transporte público coletivo, nos termos definidos por esta Lei, sem prejuízo à qualidade do serviço prestado;

IV. Acionar, quando couber, o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para prevenir e reprimir o abuso do poder econômico;

V. Definir, em contrato, as revisões e os reajustes periódicos da remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços;

V. Definir os critérios para reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos em casos de eventos alheios à gestão operacional do concessionário e não previstos pelo poder concedente.

Art. 13. A regulação pelo ente titular, observadas as diretrizes estabelecidas nesta Lei, abrangerá as dimensões técnica, econômica, social e ambiental da prestação dos serviços, que abordarão, no mínimo, os seguintes assuntos:

I. Requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e dos sistemas utilizados na prestação dos serviços;

II. Critérios e indicadores de qualidade e desempenho da prestação dos serviços;

III. Metas progressivas de expansão e de qualidade dos serviços e seus respectivos prazos;

IV. Monitoramento dos custos de realização dos serviços, sendo que, para contratos de prestação de serviços metroferroviários, este monitoramento deverá ser estabelecido por demonstrações contábeis;

VI. Reajustes ordinários da remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

VII. Revisões ordinárias e extraordinárias da remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais, e avaliação ordinária da fórmula de remuneração e seu impacto na qualidade;

VIII. Fixação e reajustes das tarifas cobradas dos passageiros;

- IX. Procedimentos de liquidação financeira entre as receitas das tarifas e a remuneração dos operadores;
- X. Avaliação da eficiência, eficácia e qualidade dos serviços prestados;
- XI. Planos de contas das empresas operadoras e mecanismos de informação, auditoria e certificação;
- XII. Controle e gestão dos benefícios tarifários e das receitas
- XIII. Procedimentos que visem apurar o nível de satisfação dos passageiros em relação ao serviço público ofertado;
- XIV. Sistemas de bilhetagem eletrônica, inclusive a comercialização de créditos eletrônicos de passagens;
- XV. Sistemas de monitoramento da posição dos veículos em tempo real;
- XVI. Política de custeio do sistema;
- XVII. Padrões de atendimento ao público e mecanismos de participação e ouvidoria;
- XVIII. Requisitos para elaboração dos estudos técnicos e socioeconômicos que embasem o planejamento das redes de transporte público coletivo e os editais de licitação;
- XIX. Hipóteses de intervenção e retomada da operação dos serviços concedidos;
- XX. Prazos contratuais compatíveis com o nível de exigência e retorno dos investimentos do prestador do serviço; e
- XXI. Periodicidade, formatos e fluxos de compartilhamento de dados operacionais e informações entre titular e prestadores do serviço.

Seção IV

Da transparência, publicidade e controle social

Art. 14. O titular do serviço de transporte público coletivo deverá fornecer, diretamente ou através de sua entidade reguladora, os dados e informações necessários para o funcionamento do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU), observadas a metodologia e a periodicidade estabelecidas pela União.

Art. 15. O titular do serviço de transporte público coletivo deverá divulgar, diretamente ou através de sua entidade reguladora, de forma sistemática e periódica, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, informações relativas:

I. Aos custos de realização dos serviços;

II. Aos dados de gratuidades e descontos tarifários, por tipo, e respectivos impactos no cálculo da tarifa pública

III. À fixação e aos reajustes das tarifas cobradas dos passageiros, bem como a análise de impacto socioeconômico da política tarifária;

IV. Aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços de transporte público coletivo, bem como aos direitos e deveres dos usuários e operadores;

V. Aos dados de oferta do serviço, incluindo tamanho da frota, número e itinerário de linhas, tabelas horárias e quilometragem percorrida;

VI. Aos dados de demanda pelo serviço, incluindo o número de passageiros transportados por tipo;

VII. Aos indicadores de eficiência, produtividade e qualidade dos serviços prestados;

VIII. À arrecadação do serviço, incluindo receitas tarifárias e extra-tarifárias por tipo de origem;

§1º A publicidade a que se refere o caput deve ser realizada de forma que os dados e informações estejam diretamente disponíveis aos cidadãos, em sítio mantido na rede mundial de computadores, independente de solicitações formais específicas que devem ser atendidas conforme a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§2º A publicidade prevista caput, quando realizada pelo poder público titular dos serviços, dispensa a realização pelos operadores.

§3º O disposto no inciso IV deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão do interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

Art. 16. Os operadores dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer ao titular do serviço ou à sua entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

Parágrafo Único. Os operadores que atuem em mais de um Município ou Estado ou que prestem serviços de transporte público coletivo diferentes em um mesmo Município ou Estado manterão sistema contábil que permita registrar e demonstrar, separadamente, os custos e as receitas de cada serviço em cada um dos Municípios ou Estados atendidas e, se for o caso, no Distrito Federal.

Art. 17. São direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I. Receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e conforme indicadores e parâmetros definidos pelo titular dos serviços em regulamentos no edital de licitação e no contrato de prestação de serviço de transporte público coletivo;

II. Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação do serviço prestado;

III. Ter amplo acesso a informações sobre os serviços prestados nos termos do Art. 15 desta Lei;

IV. Ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros e por meio de aplicativos móveis e sítios mantidos na rede mundial de computadores, de forma gratuita e acessível, sobre linhas, itinerários, horários, tarifas dos serviços e formas de integração com outros modos de transporte;

V. Ser informado, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre seus direitos, deveres, penalidades a que podem estar sujeitos, bem como os direitos e obrigações dos prestadores de serviços, e também sobre canais de atendimento ao público e ouvidoria.

VI. Ter transporte público com prioridade de circulação na vida pública em relação aos modos individuais motorizados para reduzir os tempos de viagem;

VII. Ter acesso a um serviço com tecnologias e equipamentos que gerem um menor impacto ambiental dos seus deslocamentos;

VIII. Ter acesso à veículos, equipamentos e infraestruturas concebidos com vistas à redução dos fatores de risco no trânsito e que garantam maior segurança na circulação;

Art. 18. São deveres dos usuários dos serviços de transporte público coletivo:

I. Zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação dos serviços;

II. Pagar a tarifa de acesso ao sistema de transporte de passageiros ou demonstrar ser beneficiário de isenções parciais ou totais;

III. Levar ao conhecimento do poder público responsável ou das empresas operadoras do serviço as irregularidades de que tenham conhecimento referentes ao serviço prestado;

IV. Tratar com urbanidade e respeito a equipe de operação dos veículos e instalações do transporte público e os agentes públicos de fiscalização dos serviços.

V. Respeitar, nos veículos e instalações de transporte público coletivo, as regras locais quanto:

a) à negociação ou comercialização de produtos ou serviços;

b) ao uso de aparelhos sonoros ou musicais;

c) à manifestações artísticas, políticas ou religiosas.

Art. 19. O controle social dos serviços de transporte público coletivo poderá incluir a participação de órgãos colegiados nacional, estaduais, distrital e municipais, assegurada a representação:

I. Dos titulares dos serviços e das entidades reguladoras;

II. De órgãos governamentais relacionados ao setor;

III. Dos prestadores de serviços de transporte público coletivo;

IV. Dos usuários de serviços;

V. De entidades técnicas, organizações da sociedade civil e de defesa do consumidor relacionadas ao setor.

§ 1º As funções e competências dos órgãos colegiados a que se refere o caput deste artigo poderão ser exercidas por órgãos colegiados já existentes, com as devidas adaptações das normas que os criaram.

§ 2º No caso da União, a participação a que se refere o caput deste artigo será exercida nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e demais legislações vigentes.

CAPÍTULO III

DO FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Do financiamento da infraestrutura

Art.20. O financiamento da infraestrutura de transporte público coletivo se dará em conformidade com as disposições da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, mediante:

I. Utilização de instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária na forma da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e da legislação municipal e estadual;

II. Contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrente dos impactos de novos empreendimentos imobiliários, eventos temporários ou extraordinários;

III. Dotações específicas dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV. Benefícios e incentivos tributários definidos nos termos de legislações;

V. Operações estruturadas de financiamento realizadas com recursos de fundos públicos ou privados ou através da utilização de instrumentos de mercado de capitais;

VI. Investimentos privados realizados pelos operadores dos serviços de transporte público coletivo no âmbito dos contratos de concessão celebrados com o poder público

VII. Contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana; e

VIII. Outros recursos previstos em lei.

Parágrafo único. Para efeito do disposto no art. 2º da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, a concessão de benefícios fiscais ou tributários da União dependerá da adoção de requisitos ambientais, sociais e de governança, conforme regulamento.

Art. 21. Os investimentos em infraestrutura de transporte público coletivo deverão priorizar projetos:

I. Estruturadores do território urbano atrelados a aprimoramentos à mobilidade urbana sustentável, sempre que possíveis vinculados a projetos de política urbana, habitação e qualificação do espaço público no entorno;

II. Indutores do desenvolvimento urbano integrado;

III. De corredores exclusivos em eixos viários estruturantes, faixas exclusivas e preferenciais;

IV. Que considerem a integração intermodal com os modos ativos, incluindo a microacessibilidade.

V. Que promovam a redução de emissões de poluentes e gases de efeito estufa; e

VI. Que promovam a macroacessibilidade e a redução de desigualdades.

Art. 22. Sem prejuízo das regras gerais definidas na Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e das normas específicas dos programas e ações do Governo Federal, a contratação de projetos de transporte público coletivo com recursos federais da União fica condicionada ao atendimento do Art. 14 desta Lei;

Art. 23. 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.

§ 1º 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.

§ 2º Os investimentos realizados, os valores amortizados, a depreciação e os respectivos saldos serão anualmente auditados e certificados pelo poder concedente ou respectiva entidade reguladora.

§ 3º Os créditos decorrentes de investimentos devidamente certificados poderão constituir garantia de empréstimos aos concessionários, destinados exclusivamente a investimentos nos sistemas de transporte público coletivo objeto do respectivo contrato.

§ 4º 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 Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, deve ser apurada e regularmente liquidada no prazo máximo de 1 (um) ano a contar do encerramento do contrato.

§ 5º Os contratos públicos de parceria adotarão preferencialmente os meios alternativos para a solução de conflitos acerca da definição da indenização, em especial a arbitragem.

Seção II

Do financiamento da operação

Art.24. A operação dos serviços de transporte público coletivo terá a sustentabilidade econômico-financeira assegurada por meio de:

I. receitas de custeio e demais aportes de recursos orçamentários dos poderes públicos federal, estadual, do distrito federal e dos municípios na forma prevista em lei própria;

II. receitas tarifárias;

III. receitas extratarifárias ou de projetos associados; e

IV. contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana.

Parágrafo único: os aportes de recursos orçamentários estabelecidos no inciso I, quando decorrentes de implementação de política de gratuidades e descontos tarifários, deverão ser suficientes para compensar o aumento de custos operacionais em razão do benefício concedido.

Art.25. O titular dos serviços é responsável pela gestão financeira dos recursos auferidos mediante o pagamento da tarifa pelo usuário, compreendendo:

I. O estabelecimento de sistemas de bilhetagem eletrônica;

II. A comercialização de créditos eletrônicos de passagens;

III. O controle sobre eventuais rendimentos e créditos expirados;

Parágrafo único: A gestão financeira operacional dos recursos de que trata o caput por entidade que não integra a administração do titular dependerá de prévia licitação, pela qual se deverá prever:

a. contratação de auditoria independente anual, com definição prévia dos elementos da auditoria com a seleção do auditor independente pelo titular dos serviços a partir de opções oferecidas pelo operador;

b. acesso completo, imediato e irrestrito dos dados desagregados e agregados de bilhetagem eletrônica pela administração pública, incluindo sua comercialização e rendimentos financeiros;

c. adoção de ações de classe especial em empresas estatais ou de capital misto.

Art. 26 A política tarifária do serviço de transporte público coletivo deverá observar:

I. A ampliação do acesso dos cidadãos ao serviço;

II. A capacidade de pagamento dos usuários;

III. As necessidades da população em relação ao serviço público ofertado;

IV. A modicidade;

V. A integração entre modos e redes de transporte, através da adoção de bilhete único;

VI. A publicidade, simplicidade e transparência;

VII. O incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens; e

VIII. O subsídio cruzado entre serviços superavitários e aqueles deficitários, visando a disponibilização de uma rede única e integrada para a população.

§1º O titular da gestão financeira operacional dos recursos auferidos, ou o titular da gestão financeira, informará o usuário sobre a existência e a possibilidade de ressarcimento de créditos existentes e não utilizados em 2 (dois) anos após a sua aquisição.

§2º Após a informação, e não ocorrendo a reclamação de ressarcimento por parte do usuário em até 30 (trinta) dias após a disponibilização do recurso, este será incorporado à arrecadação e destinado a compor a arrecadação para cobertura de custos operacionais dos serviços prestados.

Art. 27. As tarifas serão fixadas de forma clara e objetiva, devendo os reajustes e as revisões serem tornados públicos na forma do inciso IV do Artigo 17 desta Lei, com prazo de antecedência para sua aplicação definido em contrato.

Art. 28. A União, os Estados, os municípios e o Distrito Federal, no âmbito de suas competências, poderão estabelecer programas de benefícios tarifários aos usuários, bem como de subsídios ou subvenções orçamentárias destinadas à operação do serviço de transporte público coletivo.

§1º Os recursos destinados à concessão dos benefícios e subsídios de que trata o caput poderão originar-se de dotações específicas do orçamento do titular dos serviços ou de repasses de outros entes da federação, observado o disposto no parágrafo único do Artigo 24 desta Lei.

§ 2º No caso de serviços prestados sob o regime de concessão ou permissão, os subsídios concedidos serão estabelecidos com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade, eficiência e qualidade,

devendo estar previstos em contrato, preferencialmente sob a forma de contraprestação pecuniária do poder concedente ao concessionário.

§ 3º Toda criação, alteração ou ampliação de benefício ou isenção tarifária do transporte público coletivo deverá expressamente prever a respectiva fonte de custeio, sendo vedado o repasse do custo da isenção à tarifa cobrada aplicada aos usuários pagantes do serviço.

Art. 29. A União participará, mediante leis específicas, de apoio ao custeio dos serviços de transporte público coletivo visando a melhoria da eficiência e qualidade dos serviços para a população, podendo fazê-lo das seguintes formas:

I. no âmbito de programas federais de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços;

II. no âmbito de programas sociais ou para custeio de atividades ou equipamentos dos serviços de transporte coletivos locais;

III. como contrapartida ao alcance de metas de desempenho operacional previamente estabelecidas nas normas de referência para a regulação da prestação dos serviços de transporte público coletivo expedidas pela União;

IV. em situações legalmente reconhecidas de estado de emergência, por prazo determinado

§1º Exceto quando se tratar de subsídio concedido diretamente ao usuário dos serviços, os recursos não onerosos da União serão transferidos obrigatoriamente para Municípios, Distrito Federal ou Estados, conforme regulamento específico.

§2º Os programas de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços estabelecidos no âmbito da União deverão induzir a utilização das receitas estabelecidas nos artigos 30 e 31 desta Lei.

Art. 30. São consideradas receitas extratarifárias aos serviços de transporte público coletivo:

I. Receitas de publicidade e direitos de nome;

II. Receitas imobiliárias ou de exploração de serviços comerciais nas estações ou em áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo;

III. Receitas oriundas da cobrança de estacionamento em áreas públicas ou privadas;

IV. Receitas decorrentes da cessão de terrenos públicos para construção de garagem;

V. Outras receitas definidas em contratos de concessão para operação dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 31. Para promoção da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana, cabe ao titular dos serviços de transporte público coletivo instituir:

I. A cobrança de contribuição de melhoria decorrente de valorização imobiliária privada ocorrida em razão de investimentos públicos em mobilidade urbana ou da aplicação de outros instrumentos previstos no Estatuto da Cidade;

II. A cobrança de taxas do organizador ou da plataforma tecnológica de intermediação do serviço pela utilização do sistema viário público por serviço de transporte remunerado de passageiros privado individual ou coletivo, com característica de serviços complementares;

III. A cobrança de taxa pelo estacionamento rotativo e de longa permanência em área pública;

IV. A cobrança de taxa de congestionamento;

V. A cobrança de taxa de circulação de veículos motorizados individuais em determinadas áreas, dias e horários em decorrência das externalidades negativas;

VI. A instituição de regime diferenciado de tributação em decorrência de emissões de poluentes;

VII. A cobrança de taxa pela disponibilidade dos serviços de transporte público coletivo;

VIII. Outros instrumentos previstos na política de mobilidade urbana local.

§ 1º A receita auferida na forma dos incisos II a VIII deverá ser aplicada obrigatoriamente para o financiamento da infraestrutura e da operação dos serviços de transporte público coletivo e do transporte não motorizado.

§ 2º Os instrumentos dos incisos II a VII têm caráter extrafiscal e visam desestimular o uso de modos e serviços de mobilidade prejudiciais aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, na forma definida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§3º A instituição e definição das regras de operacionalização dos impostos, taxas e contribuições destinadas ao financiamento da operação do transporte público coletivo deve observar a progressividade da contribuição em relação à renda dos contribuintes e os impactos econômicos, sociais e ambientais decorrentes da tributação.

CAPÍTULO IV

DA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Da contratação de operadores

Art. 32. A prestação dos serviços de transporte público coletivo por pessoa física ou jurídica que não integre a administração do titular depende da celebração de contrato, mediante prévia licitação, nos termos do Art. 175 da Constituição Federal, vedada a sua disciplina mediante contrato de programa, convênio, termo de parceria, autorização ou outros instrumentos de natureza precária.

§ 1º As contratações para operação dos serviços básicos de transporte público coletivo devem ser realizadas em uma das seguintes modalidades:

I. concessão patrocinada ou concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; ou

II. concessão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 2º Na contratação da operação dos serviços complementares de transporte público coletivo, além das modalidades previstas no § 1º, poderá ser utilizada a modalidade de permissão, conforme as normas estabelecidas na Lei nº 8.987, de 1995, a critério do titular do serviço.

§ 3º A critério do poder concedente, os serviços privados de transporte de passageiros sob demanda, estabelecidos na forma da regulação local, poderão ser contratados de forma acessória sem que se prejudique o atendimento dos serviços básicos e complementares de transporte público.

§ 4º O disposto no presente artigo não elide a possibilidade do emprego de modelos de prestação de serviços que, adotando a forma de prestação direta de serviços, em conformidade com o disposto no artigo 175, caput, da Constituição Federal, e de acordo com a forma da organização administrativa local, utilizem a fragmentação de serviços, que pode ser instituída por meio de entidades integrantes da Administração Indireta, com o emprego dos instrumentos de ajuste a elas legalmente aplicáveis.

§ 5º Ao optar pela prestação de serviços de forma parcialmente direta e parcialmente indireta, o seu titular poderá adotar a fragmentação a que alude o parágrafo anterior.

§ 6º Quando a contratação do serviço de transporte for realizada com a separação das atividades componentes do serviço de transporte público coletivo em diferentes contratos, o planejamento e gerenciamento da rede e das atividades componentes deverá ser unificado pelo poder concedente

§7º Os serviços de transporte coletivo privados sob demanda, integrados à rede de transporte público coletivo como serviços complementares não farão jus a subsídios governamentais.

Art.33. A operação dos serviços de transporte público coletivo deverá atender a requisitos mínimos de qualidade, incluindo:

- I. disponibilidade e continuidade;
- II. regularidade e pontualidade;
- III. segurança viária e segurança pessoal;
- IV. conveniência e conforto;
- V. satisfação dos usuários;
- VI. aspectos ambientais;

§1º Regulamento emitido pelo poder concedente, elaborado com base nas normas de referência expedidas pela União, deverá estabelecer padrões e indicadores de qualidade, desempenho e atendimento aos usuários, bem como os requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e sistemas utilizados na prestação dos serviços, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos pelo titular dos serviços.

§2º No caso de serviços prestados sob o regime de concessão, a remuneração do operador deverá ser estabelecida com base no atendimento aos requisitos mínimos estabelecidos nas normas regulamentares e contratuais.

§ 3º O disposto no §2º deste artigo não se aplica aos contratos celebrados anteriormente à vigência desta Lei, exceto no caso de renovações ou prorrogações não previstas no momento da celebração.

Art. 34. A contratação dos serviços de transporte público coletivo deverá observar as seguintes diretrizes:

I. Descrição dos serviços de transporte objeto da contratação, estabelecendo as suas características físicas e operacionais, bem como a estimativa de demanda a ser atendida.

II. Fixação de metas e padrões de qualidade e desempenho, bem como seus indicadores e instrumentos de controle e avaliação, conforme regulamento emitido pelo poder concedente;

III. Definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas ao atendimento dos padrões e consecução das metas;

IV. Alocação e forma de compartilhamento dos riscos sociais, ambientais, econômicos e financeiros entre os contratados e o poder público concedente;

V. Estabelecimento das condições e meios para o compartilhamento e fornecimento de dados e informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente, conforme regulamento;

VI. Utilização das fontes de receitas extratarifárias definidas no art.30 desta Lei;

VII. Preservação da modicidade tarifária;

VIII. Utilização de meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais;

X. Estímulo à seleção competitiva e à eliminação de barreiras de entrada a novos operadores nos processos de licitação;

XI. Separação, sempre que viável, entre os contratos de provisão de frota e de operação dos serviços;

XII. Formas de flexibilização da organização dos serviços pelo contratado com vistas ao cumprimento das metas e padrões de qualidade e desempenho a serem atingidos;

XIII. Contratação independente, pelo titular, da gestão financeira, exceto se a gestão da entidade for diretamente realizada por entidade que integra a administração do titular, nos termos do Parágrafo Único do Art. 25 desta Lei;

XIV. Utilização preferencialmente de concessões na modalidade patrocinada;

XV. Limitação do prazo contratual ao período necessário para recuperação dos investimentos, buscando sempre que possível contratos mais concisos e temáticos.

§1º É vedada a cobrança de outorga ou qualquer outro tipo de contraprestação pecuniária ao poder público pela concessão dos serviços básicos de transporte público coletivo;

§ 2º Edital de seleção poderá estabelecer parâmetros máximos para a taxa interna de retorno a ser percebida pelo operador.

§3º A seleção dos operadores do transporte público coletivo poderá ser realizada pelo menor preço de remuneração ofertada ou pelo menor custo de operação, considerando o atendimento aos padrões de qualidade e a taxa interna de retorno.

§ 4º Os critérios para alocação dos riscos definidos no inciso IV do caput serão estabelecidos em regulamento que defina, no mínimo:

I. os riscos típicos do poder público e da iniciativa privada para efeitos de reequilíbrio econômico e financeiro de contratos;

II. os critérios para a adoção de faixas relativas à variação da demanda nos projetos de concessão, no caso de remuneração que considere o número de passageiros transportados.

Art. 35. Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo deverão estabelecer:

I. a distinção entre a tarifa cobrada dos usuários e a remuneração da prestação do serviço;

II. a repartição dos riscos associados ao contrato entre as partes;

III. as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados;

IV. os procedimentos para aferição do cumprimento dos parâmetros de qualidade e níveis de serviço exigidos para fins de remuneração;

V. as multas, encargos e indenizações aplicáveis em casos de descumprimento contratual ou inadimplemento das partes;

VI. os critérios, indicadores e parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

VII. os mecanismos para a integração tarifária entre os modos e serviços;

VIII. A definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos.

IX. a possibilidade de intervenção e retomada da operação dos serviços concedidos, por indicação da entidade reguladora, nas hipóteses e nas condições previstas na regulação da concedente;

X. prazo e condições de sua alteração, priorizando a aferição da qualidade operacional como condicionante para eventuais reduções e/ou prorrogações.

XI. os mecanismos de transparência e os formatos, padrões e periodicidade do compartilhamento de dados relativos à operação, custos e receitas.

XII. o estabelecimento e funcionamento dos espaços de fiscalização e participação conforme Art.13 e Art.18 da Lei 13.460 de 26 de junho de 2017

XIII. metas e ferramentas para a redução de emissão de poluentes

XIV. indicação de bens reversíveis e estados de conservação que devem conter minimamente aqueles associados a garagens estacionamentos de veículos e pátios de manutenção.

Art. 36. São consideradas áreas de interesse público aquelas necessárias para a efetiva prestação dos serviços de transporte público coletivo, incluindo:

I. estações, terminais, vias e pontos de parada;

II. garagens, estacionamentos de veículos e pátios de manutenção;

III. espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração do transporte público coletivo com os demais modos;

IV. áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo destinadas à execução de atividades acessórias ou complementares aos serviços;

V. outras áreas destinadas ao desenvolvimento de planos e projetos de urbanização, renovação urbana, parcelamento ou reparcelamento do solo, necessárias para implementação de estratégias de desenvolvimento orientado ao transporte, desde que previstas no plano diretor.

§ 1º Os contratos de concessão poderão prever a desapropriação ou inclusão como bem reversível e utilização das áreas descritas no caput para a viabilização dos serviços de transporte público coletivo e geração de receitas alternativas, complementares ou acessórias.

§ 2º Quando a desapropriação destinar-se ao desenvolvimento dos planos e projetos previstos no inciso V do caput, a receita decorrente da venda ou exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do operador.

Seção II

Do regime econômico-financeiro

Art. 37. O regime econômico e financeiro da concessão dos serviços de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a remuneração do operador resultante do processo licitatório.

§ 1º A remuneração do operador deve ser coberta por receitas tarifárias e extratarifárias, definidas na forma desta lei e nas normas regulamentares e contratuais.

§ 2º Compete ao poder público concedente a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 3º Caso os rendimentos diretamente recebidos pelo operador e oriundos de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, e que somadas às demais receitas superem os recursos necessários para a remuneração do operador, os valores percebidos a maior deverão ser revertidos ao sistema de transporte coletivo para aplicação na melhoria da prestação dos serviços.

§ 4º O poder público concedente poderá criar fundo de estabilização para recepcionar os recursos de que trata o §3º com vistas a garantir a modicidade tarifária e/ou a melhoria da qualidade dos serviços.

Art. 38. O poder público concedente poderá estabelecer em contrato meta de redução percentual dos custos de operação com base em fatores de produtividade, independentemente do modelo de remuneração dos serviços, considerando a matriz de responsabilidades definida no contrato.

Parágrafo único. Os efeitos financeiros auferidos por ganhos de eficiência e produtividade e pela redução dos custos de produção só poderão ser percebidos pelo operador dos serviços, respeitadas as disposições do § 3º do art. 36, e se mantidos os padrões de qualidade, desempenho e níveis de serviço exigidos no contrato.

Art. 39. Os reajustes ordinários da remuneração da prestação do serviço devem observar o intervalo mínimo de 12 (doze) meses, de acordo com as normas legais, regulamentares e contratuais.

Art. 40. O contrato de concessão deverá prever matriz clara de responsabilidade e riscos entre poder concedente e concessionário de forma a indicar que os reequilíbrios econômicos financeiros somente sejam aplicáveis nos casos de:

I. Variação dos níveis previamente estabelecidos em contrato de oferta dos serviços, para mais ou para menos, por determinação do poder público concedente; e

II. Alteração dos custos operacionais decorrentes da substituição de veículos da composição da frota estabelecida em contrato em face da adoção de novas tecnologias, bem como da incorporação de inovações tecnológicas nos veículos existentes da frota, em instalações fixas ou em sistemas de gestão da operação dos serviços, solicitadas pelo poder público concedente;

§ 1º As revisões extraordinárias poderão acontecer por ato de ofício do titular ou mediante provocação do operador do serviço, caso em que este deve demonstrar a existência fática de desequilíbrio contratual, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão e dando publicidade ao ato.

§ 2º As alterações pelo poder concedente estabelecidas no inciso II, no que diz respeito à substituição de veículos da frota em face de inovações tecnológicas, deverão seguir um cronograma previamente estabelecido entre as partes, que considere a viabilidade de fornecimento dos novos produtos pela indústria ou por fornecedores de equipamentos.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 41 . A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações

"Art. 4º

.....

V A. modos ativos de transporte: modalidades que se utilizam da propulsão humana para deslocamento (NOVO)

VI. transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, aberto ao público, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;"

VI A. transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade (NOVO)

VII. transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a usuários previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

VII A. transporte privado coletivo sob demanda: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, integrado à rede de transporte como serviço complementar autorizado pelo poder

público, para a realização de viagens coletivas sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, com horários, preços e itinerários dinâmicos; (NOVO)

VIII. transporte individual de utilidade pública: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, conhecidos como taxi, organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, para a realização de viagens individualizadas;

IX. transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X. transporte privado individual: modo motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

X A. transporte privado individual sob demanda: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede." (NR) (NOVO)

"Art. 5º

.....

III. universalidade e equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;"

Art. 6º

.....

II. prioridade do transporte público coletivo sobre os demais modos de transporte motorizados nos espaços de circulação e nos investimentos em mobilidade urbana; (NOVO)

II A. prioridade dos modos ativos de transporte em relação aos modos motorizados nos espaços de circulação; (NOVO)

...

IX. planejamento integrado dos serviços de transporte coletivo, público e privado, regular e sob demanda em uma rede única sob gestão do poder público; (NOVO)

X. integração de novos serviços e tecnologias ao sistema de mobilidade urbana; (NOVO)

XI. planejamento regional integrado da mobilidade urbana e prestação regionalizada dos serviços de transporte público coletivo; (NOVO)

XII. adaptação do sistema de mobilidade urbana às mudanças climáticas" (NR) (NOVO)

"Art. 7º

.....

VI. promover o desenvolvimento urbano a partir de uma rede única e estruturada de transporte público coletivo; (NOVO)

VII. integrar instâncias federativas de governo no planejamento, financiamento e assistência técnica com vistas à racionalização e à integração de modos de transporte no sistema de mobilidade urbana." (NR) (NOVO)"

"CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE"

Art. 8º (REVOGADO)"

Art. 8ºA. As regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo serão estabelecidas em lei federal específica, que definirá:

I. princípios e diretrizes para a regulação, organização e prestação dos serviços pelo poder público titular;

II. regras gerais para o financiamento da infraestrutura e da operação; e

III. regras gerais para contratação de operadores para prestação dos serviços sob regime de concessão e permissão." (NR) (NOVO)

Art. 9º (REVOGADO)

Art. 10. (REVOGADO)

"Art. 11

.....

§ 1º A autorização do poder público responsável deve estar disponível nos veículos durante as viagens para uso da fiscalização, sendo vedada a cobrança de tarifa, ou passagens dos usuários durante a viagem. (NOVO)

§ 2º A exploração do transporte privado coletivo sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros." (NR) (NOVO)

"Art. 11-A. Os serviços transporte privado individual sob demanda previstos no inciso X A do art. 4º desta Lei deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelos Municípios e Distrito Federal no âmbito dos seus territórios, respeitada a livre iniciativa do empreendimento privado e equalizando a utilização do espaço viário."

"Art. 11-B A autorização do poder público responsável para prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros só poderá ser concedida após a respectiva regulamentação pelo Município ou Distrito Federal

....

§ 1º Só poderá ser concedida a autorização de trata o caput ao motorista que cumprir as seguintes condições:

§ 2º A autorização do poder público responsável deve estar disponível nos veículos durante as viagens para uso da fiscalização. (NOVO)

§ 3º A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros." (NR) (NOVO)"

"Art. 11-C É facultado aos Municípios e ao Distrito Federal a cobrança de taxa pela utilização da infraestrutura viária pública das empresas organizadoras dos serviços de transporte privado individual sob demanda ou de transporte privado coletivo sob demanda; (NOVO)

Parágrafo único. Os recursos auferidas na forma definida no caput deverão, obrigatoriamente, ser destinados aos sistemas de transporte público coletivo ou à promoção da melhoria da infraestrutura dos modos não motorizados de deslocamento; (NOVO)"

"CAPÍTULO III DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS DO SISTEMA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 14.

.....

§ 1º Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

...

§ 2º É dever dos usuários zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço." (NR) (NOVO)"

"Art. 16.

.....

VIII. fomentar a formação de unidades territoriais de transporte público coletivo para promoção do planejamento integrado e intermodal das redes de transporte e mobilidade; (NOVO)"

IX. Estabelecer normas de referência nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano; (NOVO)

X. Realizar o monitoramento nacional dos sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano e fomentar seu enquadramento nas normas de referência nacionais; (NOVO)

XI. Monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais; (NOVO)

XII. elaborar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana; e (NOVO)

XIII. Instituir e implementar o Programa Nacional de Desenvolvimento do Transporte Público Coletivo na forma de legislações específicas. (NOVO)

§ 3º A alocação de recursos públicos federais e os financiamentos com recursos da União ou com recursos geridos ou operados por órgãos ou entidades da União serão feitos em conformidade com as diretrizes e objetivos estabelecidos nesta Lei e com os planos de mobilidade urbana. (NOVO)

§ 4º A União poderá prestar assistência financeira excepcional aos Estados, Distrito Federal e Municípios na ocorrência de desastres e em situações de emergência ou calamidade pública legalmente reconhecidas." (NR) (NOVO)

"Art. 16A. Lei específica disporá sobre a criação de agência executiva técnica, com autonomia administrativa, orçamentária e financeira, no âmbito da União, para o planejamento, execução, monitoramento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana." (NR) (NOVO)

"Art. 16B. O Plano Nacional de Mobilidade Urbana conterá: (NOVO)

I. Objetivos e metas decenais e quinquenais de divisão modal, redução de mortes e lesões no trânsito e redução de emissões de poluentes, observando a compatibilidade com os demais planos e políticas públicas da União e o alinhamento com os compromissos e metas globais;

II. Diretrizes e orientações para o equacionamento dos condicionantes de natureza político-institucional, legal e jurídica, econômico-financeira, administrativa, cultural e tecnológica com impacto na consecução das metas e objetivos estabelecidos;

III. Programas, projetos e ações necessários para atingir os objetivos e as metas da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com identificação das fontes de financiamento, de forma a ampliar os investimentos públicos e privados no setor;

IV. Diretrizes para o planejamento das ações para descarbonização, adaptação e mitigação do sistema de mobilidade urbana às mudanças climáticas;

V. Procedimentos para a avaliação sistemática da eficiência e eficácia das ações executadas; e

VI. Carteira de projetos prioritários de implantação, melhoria e ampliação das redes de transporte público coletivo de média e alta capacidade.

§ 1º. O Plano Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser avaliado anualmente e revisado a cada 4 (quatro) anos, preferencialmente em períodos coincidentes com os de vigência dos planos plurianuais.

§ 2º. As metas do Plano Nacional de Mobilidade Urbana deverão ser definidas de forma nacional e regionalizada, e calculadas para horizontes de curto, médio e longo prazos." (NR)

"Art. 16C. Fica instituído o Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana. SIMU, com os objetivos de: (NOVO)

I. Coletar e sistematizar dados relativos às condições do sistema nacional de mobilidade urbana;

II. Disponibilizar estatísticas, indicadores e outras informações relevantes para a caracterização do sistema nacional de mobilidade urbana do país;

III. Permitir e facilitar o monitoramento e avaliação da eficiência e da eficácia da política nacional de mobilidade urbana.

§ 1º As informações do Simu são públicas, gratuitas, acessíveis a todos e devem ser publicadas na internet, em formato de dados abertos.

§ 2º Compete à União a organização, a implementação e a gestão do Simu, além do estabelecimento dos critérios, dos métodos e da periodicidade para o envio das informações pelos titulares, pelas entidades reguladoras e pelos prestadores dos serviços e para a auditoria própria do sistema.

§ 3º O titular do serviço de transporte público coletivo deverá fornecer, diretamente ou através de sua entidade reguladora, os dados e informações necessários para o funcionamento do Sistema

Nacional de Informações da Mobilidade Urbana (Simu), observadas a metodologia e a periodicidade estabelecidas pela União.

§ 4º A União estabelecerá mecanismo sistemático de auditoria das informações inseridas no Simu." (NR)

"Art. 16D. Fica criado o Fórum Nacional de Mobilidade Urbana, colegiado de caráter consultivo e deliberativo com a participação da sociedade civil, com objetivo de: (NOVO)

I. Contribuir para a implementação da política nacional de mobilidade urbana;

II. Avaliar os serviços de transporte público coletivo urbanos, intermunicipais e interestaduais de caráter urbano;

III. Propor ações, programas, estudos e projetos; e

IV. Promover o intercâmbio de informações sobre experiências nacionais e internacionais de mobilidade urbana."

§ 1º. A composição do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana será definida em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º. Regimento interno disporá sobre a organização e o funcionamento do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana." (NR) (NOVO)

§ 3º. O Fórum Nacional de Mobilidade Urbana será presidido pela União."

"Art. 17.

.....

IV. prestar assistência técnica e financeira aos Municípios, nos termos desta Lei; (NOVO)"

V. realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo; (NOVO)

VI. fornecer, conforme critérios, métodos e periodicidade estabelecidos pela União, informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (Simu); (NOVO)

VII. garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão; (NOVO)

VIII. apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas; (NOVO)

IX. liderar o planejamento integrado das redes de transporte público coletivo em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos; (NOVO)

X. realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do transporte público coletivo de acordo com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. (NOVO)

XI. criar estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas

§ 1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 2º A criação de estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerá aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015." (NR) (NOVO)

"Art. 18.

.....

V. fornecer, conforme critérios, métodos e periodicidade estabelecidos pela União, informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (Simu); (NOVO)"

VI. planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público; e (NOVO)

VII. garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão. (NOVO)

VIII - implementar as prioridades de uso da via pública definidas nesta lei. (NOVO)

Parágrafo único. O Município poderá delegar a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, a outros entes federados, por meio de consórcio público ou convênio de cooperação. (NOVO)"

"Art. 22.

.....

Parágrafo único. No cumprimento do teor do inciso VIII, o poder público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e o recolhimento do veículo utilizado no transporte ilegal de passageiros." (NR) (NOVO)

"Art. 23.

.....

III. aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento da infraestrutura ou custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;"

V. estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se

a receita, quando houver, ao financiamento da infraestrutura ou custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;"

"Art. 25. Os Poderes Executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, para a melhoria da qualidade dos serviços e para a garantia da modicidade tarifária do transporte público coletivo.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos. (RENUMERADO).

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados preferencialmente por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da lei. (NOVO) " (NR)

Art. 42. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

.....

XX. desenvolvimento orientado ao transporte para compatibilização do uso e ocupação do solo com o planejamento das redes de transporte público coletivo e mobilidade urbana." (NR) (NOVO)

"XX. escalonamento do horário de funcionamento das

diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais

uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia."

"Art. 4º

.....

V.

.....

v) reparcelamento do solo; (NOVO)

..... (NR)"

Art. 43. Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação desta lei podem ser revisados e adaptados às prescrições desta Lei.

§ 1º Nas revisões e adaptações contratuais previstas no caput deve ser garantido o equilíbrio econômico-financeiro englobando o período contratual já realizado.

§ 2º A implantação de novos serviços de transporte público coletivo, em áreas de operação com contrato em vigor na data de publicação desta lei, deve ser objeto de acordo entre o poder público delegante e o prestador de serviço contratado e, quando necessário, será efetivada por meio de alteração contratual, observado o disposto no § 4º do art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 3º O disposto no caput não se aplica aos contratos assinados com pessoas físicas, os quais deverão ser substituídos por contratos com pessoas jurídicas mediante prévia licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, em até um ano após a entrada em vigor desta Lei."

Art. 44. Esta Lei entra em vigor um ano após a sua publicação.

REFERÊNCIAS

- Disponível em <https://www.gov.br/participamaisbrasil/marco-legal-transporte-publico-coletivo>.