

MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

LEI Nº 15.432/2026



CADIP – CENTRO DE APOIO AO DIREITO PÚBLICO

Coordenadoria do Cadip (biênio 2026-2027)

Desembargador **Vicente de Abreu Amadei**

Desembargadora **Maria Laura de Assis Moura Tavares**

Equipe Cadip

Roberto Camilo de Carvalho Jr

Vanderlei de Paula Machuco

Ana Paula Morosin

Eduardo Issamu Ikegami

Marcio Francisco Cotineli

Renata Cesar Clark

Renata Daniela Ruggiero Facundo

Ricardo Frigini Ferro

São Paulo, 25 de junho de 2026

DESTAQUES DESTA EDIÇÃO

Artigos



Marco legal do transporte coletivo urbano: museu de grandes novidades

Joel de Menezes Niebuhr e Claudia Bonelli **P. 23**

Breve análise dos vetos relativos ao PL nº 3.278/2021

Cristiana Fortini, Greycielle de Fátima Peres Amaral e Caio Mário Lana Cavalcanti **P. 24**

Marco Legal do Transporte Público, reforma tributária e suas assimetrias

Rafael Maffini e Isadora Formenton Vargas **P. 26**

Marco legal do transporte público coletivo: fundamentos, construção, articulação, aprovação e implementação

Marcos Daniel Souza dos Santos, Antonio Maria Espósito Neto e Luana Landim Araújo **P. 31**

Notícias



Sancionado marco do transporte público com novas regras de financiamento – 15/06/2026 **P. 33**

Legislação



Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026 - Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano **P. 36**

SUMÁRIO

Apresentação	6
---------------------------	----------

Justificação	8
---------------------------	----------

Pontos de destaque	15
---------------------------------	-----------

1. Instituição do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano	15
2. Novo Modelo de Financiamento do Transporte Público	15
3. Separação entre Tarifa e Remuneração do Operador	16
4. Licitação Obrigatória e Fortalecimento da Segurança Jurídica	16
5. Remuneração Vinculada à Qualidade do Serviço	17
6. Transparência e Controle da Prestação dos Serviços.....	17
7. Integração dos Sistemas de Transporte	18
8. Reconhecimento do Transporte como Direito Social e Serviço Essencial.....	18
9. Consolidação de Princípios Gerais da Mobilidade Urbana	19
10. Integração entre Mobilidade Urbana e Política Urbana	19
11. Ampliação das Receitas Extratarifárias.....	20
12. Incentivo à Eficiência Econômica e Operacional	20
13. Governança de Dados e Transformação Digital	21
14. Sustentabilidade Ambiental e Transição Energética	21
15. Políticas Tarifárias e Medidas de Inclusão Social.....	22
16. Princípio da Modicidade Tarifária	22

Artigos jurídicos	23
--------------------------------	-----------

Marco legal do transporte coletivo urbano: museu de grandes novidades - <i>Joel de Menezes Niebuhr e Claudia Bonelli</i>	23
Breve análise dos vetos relativos ao PL nº 3.278/2021 - <i>Cristiana Fortini, Greycielle de Fátima Peres Amaral e Caio Mário Lana Cavalcanti</i>	24

Marco legal do transporte público: O que esperar das novas regras da mobilidade no país? - <i>Anna Carolina Miranda Dantas</i>	26
Marco Legal do Transporte Público, reforma tributária e suas assimetrias - <i>Rafael Maffini e Isadora Formenton Vargas</i>	26
Regulação do transporte público coletivo: impressões do PL 3.278/21 - <i>Cristiana Fortini e Caio Mário Lana Cavalcanti</i>	27
Em defesa do Marco Legal dos Transportes - <i>Francisco Christovam</i>	29
Regulação do transporte público no Brasil: da Política Nacional de Mobilidade Urbana ao Marco Legal - <i>Luiz Marcelo Marconde, Marcos Daniel Souza dos Santos e Rafael Gândara Calabria</i>	29
Marco legal do transporte público coletivo: fundamentos, construção, articulação, aprovação e implementação - <i>Marcos Daniel Souza dos Santos, Antonio Maria Espósito Neto e Luana Landim Araújo</i>	31
Clipping de notícias.....	32
Agência Brasil	32
Agência Senado	33
JOTA.....	33
Links de interesse	35
Legislação	36
Sobre o CADIP.....	37

Apresentação

A promulgação da [Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026](#), representa um dos mais relevantes avanços normativos da política urbana brasileira desde a edição da Política Nacional de Mobilidade Urbana ([Lei nº 12.587/2012](#)). Ao instituir o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, o legislador reafirma o transporte público como direito social e serviço público essencial, conferindo-lhe tratamento jurídico compatível com sua centralidade para a efetivação do direito à cidade, da inclusão social e do desenvolvimento urbano sustentável. A nova legislação também promove uma atualização do Estatuto da Cidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, reforçando a integração entre planejamento territorial e mobilidade.

Entre as principais inovações da lei, destaca-se a superação do modelo historicamente centrado na arrecadação tarifária como fonte de financiamento do sistema. O novo marco reconhece a necessidade de diversificação das receitas, autorizando a utilização de mecanismos extra tarifários e de instrumentos urbanísticos e fiscais destinados a assegurar maior equilíbrio econômico-financeiro dos serviços, a reduzir a pressão sobre as tarifas e a ampliar a universalização do acesso ao transporte coletivo. Trata-se de uma mudança estrutural que reposiciona o debate jurídico sobre a sustentabilidade dos sistemas de mobilidade urbana e abre espaço para novos modelos de custeio, inclusive aqueles voltados à gratuidade.

Outro aspecto relevante é o fortalecimento da governança pública do setor, mediante a ampliação da transparência, da publicidade de dados operacionais e financeiros e do controle social. A lei estabelece parâmetros mínimos de qualidade dos serviços, contemplando indicadores relacionados à regularidade, pontualidade, acessibilidade, segurança, conforto e satisfação dos usuários, além de permitir a vinculação da remuneração dos operadores ao desempenho efetivamente

alcançado. Com isso, desloca-se o foco da mera prestação quantitativa do serviço para uma lógica orientada por resultados e eficiência administrativa.

A nova disciplina jurídica também reforça a segurança regulatória e contratual dos serviços de transporte coletivo, consolidando a exigência de licitação para sua delegação e aperfeiçoando os instrumentos de contratação e fiscalização. Ao mesmo tempo, incentiva a integração física, operacional e tarifária dos sistemas, a interoperabilidade de dados e a coordenação entre os diferentes entes federativos, elementos indispensáveis para o adequado funcionamento nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

Neste contexto, apresentamos o **Especial CADIP Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano**, como um guia estratégico para a compreensão do cenário inicial das discussões acerca da Lei nº 15.432/2026.

Este material reúne, além da justificativa e principais inovações trazidas pelo novo diploma legal, um *clipping* de notícias e artigos jurídicos provenientes do meio jurídico e da imprensa especializada¹, elencados em ordem cronológica decrescente, a fim de proporcionar ao leitor um panorama da evolução da matéria.

CADIP, sempre à disposição.

Junho/2026

¹ As ideias e opiniões expostas nos artigos e vídeos elencados são de responsabilidade exclusiva dos autores e não refletem a opinião do Tribunal de Justiça de São Paulo.

Justificação

Na técnica legislativa, a Exposição de Motivos ou Justificação é a fundamentação do projeto a ser submetido à apreciação. Costuma ser apresentada logo em seguida ao texto normativo e, por meio dela, o Legislador expõe os argumentos que demonstram a necessidade e os benefícios da proposição, segundo seu entendimento.

Sua análise, portanto, é essencial para a apreensão da *mens legislatoris*, a intenção do legislador ao criar o ato normativo, permitindo, com efeito, a adequada interpretação do texto legal.

A justificação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano – [Lei nº 15.432/2026](#) – encontra-se no [Projeto de Lei nº 3.278, de 2021](#), do Senado Federal, com o seguinte teor:

“JUSTIFICATIVA

A atual Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana — Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 — resultou de um longo processo legislativo iniciado em 1995 por meio do Projeto de Lei nº 694, de 1995, de autoria do deputado Alberto Goldman. O esforço foi louvável e certamente trouxe regras adequadas para aquele momento. Mas, quase dez anos depois, o que se constata ainda é a queda constante de produtividade e qualidade do transporte público nas cidades, impactado por uma série de problemas como os congestionamentos de trânsito nas cidades; a falta de prioridade para o transporte público no sistema viário; a inexistência de uma política

tributária diferenciada sobre os serviços e insumos básicos do setor; o transporte ilegal de passageiros, colocando em risco operadores e usuários; a diferenciação entre a tarifa pública, cobrada do usuário, e a tarifa de remuneração do operador, bem como o descumprimento rotineiro de cláusulas contratuais, principalmente, as referentes ao equilíbrio econômico financeiro da concessão.

Exatamente por isso, a Lei precisa ser modificada a fim de ser adequada e atualizada às rápidas mudanças e aos novos desafios pelas quais tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo.

Acreditamos que este é um momento propício para discutir um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nos últimos dois anos, o Congresso Nacional contribuiu de forma efetiva na criação ou atualização de marcos legais para setores estratégicos nacionais, como saneamento básico (Lei nº 14.026/2020), startups (Lei Complementar nº 182/2021) e transporte do gás natural (Lei nº 14.434/2021). Além desses, encontra-se em discussão no Congresso Nacional, os marcos legais do setor elétrico, das ferrovias e das zonas de processamento de exportação.

Diante de experiências exitosas como as citadas anteriormente, entendemos que o serviço de transporte público urbano, o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

Assim, estamos propondo um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesta atualização, a proposta legislativa abrangerá a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Com relação a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, propomos a revisão das conceituações disciplinadas na Seção I do Capítulo I, com objetivo de aprimorar definições já existentes, bem como ampliar o respectivo rol com definições mais objetivas que permitam uma melhor interpretação na aplicabilidade da futura lei. Para tanto estabelecemos algumas novas definições, como de serviços de transporte público coletivo básico, transporte coletivo complementar e transporte coletivo sob demanda.

A título exemplificativo esclarecemos uma das novas definições incluídas no bojo da presente proposta legislativa, referente ao transporte público sob demanda, o qual definimos como serviço destinado à realização de viagens coletivas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou em plataformas de comunicação em rede, com horários e itinerários dinâmicos. Este tipo de serviço é uma nova alternativa de transporte público que surgiu em decorrência das necessidades dos usuários. Hoje esse serviço é disponibilizado em cidades como Goiânia (GO) e Fortaleza (CE).

Ainda na Seção I, introduzimos a definição de transporte ilegal de passageiros, com objetivo de suprimir essa mazela que coloca em risco a vida dos passageiros por meio do incentivo à adoção de posturas mais repressivas por parte do poder público.

Na Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevista no artigo 6º da aludida lei, propomos novas diretrizes, as quais podem ser

utilizadas pelo poder público responsável visando a redução do custo da tarifa paga pelo usuário, como a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte, mediante a instituição de contribuição de melhoria destinada ao financiamento do transporte público.

Com relação à política tarifária prevista no artigo 8º, são propostas alterações pontuais visando a adequação ao objetivo principal da proposta legislativa.

Na disciplina do regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo (previsto no artigo 9º), propomos uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit tarifário e superávit tarifário, bem como inserimos a faculdade de o poder público, em caráter excepcional, proceder a reajuste extraordinário ou revisão extraordinária das tarifas de remuneração do serviço, por ato de ofício ou mediante solicitação do operador do serviço, mediante requisitos legais.

Um dos pontos principais da presente proposta legislativa está relacionado ao estabelecimento de princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que possibilite a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas, ou seja, usuários, poder público e iniciativa privada. Assim, cabe ao legislador federal dispor sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial. Essa atualização proposta no artigo 9-A é necessária para os futuros disciplinamentos e atos a serem emanados pelo poder público responsável, visando ofertar um serviço público adequado à população, conforme preceituado no art. 175, inciso IV da Constituição Federal, e regulamentado no artigo 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Sob o mesmo raciocínio, entendemos que a inclusão do artigo 10-A na Lei nº 12.587, de 2012, permitirá ao poder público optar por uma das três espécies de concessão de serviço público admitidas na legislação pátria, mediante cláusulas contratuais basilares típicas aos serviços de transporte público coletivo urbano, já presentes em alguns contratos administrativos. Um bom contrato de concessão é aquele que não gera conflitos entre o poder público e o particular durante a sua execução, pois foi elaborado em observância à norma e com dispositivos claros e objetivos que permitam uma prestação do serviço de forma eficiente e eficaz.

Em relação à União, entendemos que, pela competência expressa no artigo 21, inciso XX combinado com o artigo 22, inciso XI e XXVII da CF, cabe a esse ente ser o guardião da política nacional da mobilidade urbana e, assim, propomos novas atribuições como estabelecer normas de referência nacionais de regulação, contratação, de qualidade e produtividade, referente ao transporte público coletivo urbano, bem como prestar assistência financeira excepcional aos demais entes federativos, na ocorrência de casos fortuitos e de força maior.

Para os Estados, propomos novas atribuições, com destaque para a liderança na implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, bem como a realização de programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão e operação dos serviços de transporte público sob sua responsabilidade.

No caso dos Municípios e do Distrito Federal, é importante garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado

pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão, bem como o dever de planejar e implantar as redes de transporte público coletivo com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

Como atribuição comum a todos os entes federativos, propomos o artigo 19-A, visando garantir ao usuário o direito ao acesso às informações referentes ao serviço, mediante sistemas eficientes de comunicação que devem ser estendidos à sociedade em geral.

Com relação às demais legislações objeto da presente proposta legislativa, há de se observar alterações pontuais que certamente contribuirão para atualização do marco legal.

Assim, a alteração proposta na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, visa destinar 60% dos recursos da CIDE Combustível aos programas de infraestrutura de transporte coletivo nas áreas urbanas. Essa proposta se baseia no fato notório e incontestável que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, e assim necessitam desse serviço para os seus deslocamentos diários, para o trabalho, escola e outras atividades. Dessa forma, priorizar investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano, é uma ação que permitirá uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível visando atender as necessidades de deslocamentos desse grande contingente de brasileiros.

Nas últimas décadas, temos presenciado o aumento significativo de veículos nas ruas e avenidas das cidades brasileiras, comprometendo o trânsito, e principalmente, a mobilidade das pessoas. Um resultado negativo do caos no trânsito das cidades é a

perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e só será amenizado com o escalonamento temporal de funcionamento das atividades socioeconômicas da cidade, o que permitiria uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, eliminando os gargalos e as ineficiências que são uma realidade nacional. Destarte, entendemos ser necessário a alteração da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, popularmente conhecida como Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública.

Por todo exposto, contamos com apoio dos nobres pares à presente proposta legislativa, que certamente contribuirá para uma legislação mais atual e adequada às necessidades da sociedade brasileira, principalmente, dos cidadãos que utilizam diariamente o transporte público coletivo nas cidades.

Sala das Sessões, Senador ANTONIO ANASTASIA”

Pontos de destaque

Apresentamos a seguir os **Principais Tópicos** do **Marco Legal Do Transporte Público Coletivo Urbano** ([Lei nº 15.432/2026](#)).

1. Instituição do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano

A nova legislação estabelece normas gerais aplicáveis ao transporte público coletivo urbano em todo o país, servindo como referência nacional para regulação, contratação, financiamento e prestação dos serviços (art. 1º).

2. Novo Modelo de Financiamento do Transporte Público

A Lei nº 15.432/2026 inaugura um novo paradigma de financiamento ao reduzir a dependência da tarifa paga pelo usuário, permitindo a utilização de múltiplas fontes de custeio, tais como a participação da União, para garantir a sustentabilidade

econômica do serviço e ampliar o acesso da população ao transporte coletivo (art. 28 e ss.).

3. Separação entre Tarifa e Remuneração do Operador

Uma das mais relevantes inovações da lei é a distinção entre a tarifa cobrada do usuário e a remuneração da concessionária ou permissionária, possibilitando modelos de custeio mais compatíveis com os objetivos de universalização e modicidade tarifária. O sistema passa a contar com fontes complementares de financiamento, como recursos públicos, subsídios, contrapartidas privadas e instrumentos urbanísticos, como a valorização imobiliária em áreas atendidas (art. 3º, XI; art. 19, art. 34, I).

4. Licitação Obrigatória e Fortalecimento da Segurança Jurídica

A prestação dos serviços de transporte coletivo passa a depender obrigatoriamente de licitação, com o objetivo de conferir maior transparência,

estabilidade regulatória e segurança jurídica às delegações de serviço público. Fica vedada a sua disciplina mediante contrato de programa, convênio, termo de parceria, autorização ou outros instrumentos de natureza precária (art. 30; art. 33).

5. Remuneração Vinculada à Qualidade do Serviço

A lei incentiva modelos contratuais que associam a remuneração do operador ao desempenho efetivamente alcançado, considerando indicadores de qualidade, eficiência, regularidade, segurança e satisfação dos usuários (art. 27, § 2º).

6. Transparência e Controle da Prestação dos Serviços

O marco legal amplia os deveres de divulgação de informações operacionais, financeiras e gerenciais, fortalecendo o controle social, a fiscalização pelos órgãos de controle e a atuação do Poder Judiciário. Dessa forma, empresas e órgãos públicos devem disponibilizar dados sobre custos, receitas, indicadores de desempenho,

horários e rotas. Os dados precisam ser íntegros, autênticos e acessíveis a todos (art. 9º, VI; art. 13 e ss.; art. 16, IV; art. 31, § 1º).

7. Integração dos Sistemas de Transporte

A norma estimula a integração física, operacional e tarifária entre diferentes modos e redes de transporte, favorecendo a coordenação metropolitana e a racionalização da mobilidade urbana (art. 3º VI e VII; art. 7º, IV; art. 9º, II; art. 20, IV; art. 30, VII).

8. Reconhecimento do Transporte como Direito Social e Serviço Essencial

O transporte público coletivo é expressamente tratado como direito social e serviço público essencial, indispensável para a efetivação do direito à cidade e da inclusão socioeconômica da população (art. 2º).

9. Consolidação de Princípios Gerais da Mobilidade Urbana

A lei estabelece princípios como universalização do acesso, acessibilidade, modicidade tarifária, sustentabilidade, transparência, gestão democrática, responsabilidade compartilhada e segurança jurídica (art. 3º).

10. Integração entre Mobilidade Urbana e Política Urbana

O novo marco reforça a articulação entre transporte e planejamento territorial, promovendo alterações no Estatuto da Cidade e na Lei de Mobilidade Urbana para aproximar as políticas de mobilidade e desenvolvimento urbano (arts. 38 a 41).

11. Ampliação das Receitas Extratarifárias

Passam a ser admitidas fontes complementares de financiamento, como publicidade, exploração comercial de ativos e outras receitas acessórias vinculadas ao sistema de transporte (art. 29).

12. Incentivo à Eficiência Econômica e Operacional

A lei prevê mecanismos voltados à redução de custos, ao aumento da produtividade e à melhoria contínua da gestão, preservando a qualidade dos serviços prestados à população (arts. 27 e 28; art. 35).

13. Governança de Dados e Transformação Digital

O marco legal estimula a interoperabilidade de sistemas, o compartilhamento de dados e o monitoramento permanente dos serviços, contribuindo para uma regulação mais moderna e baseada em evidências (art. 4º, XII; art. 7º, VII; art. 9º, IX; art. 10, VIII; art. 11, VIII).

14. Sustentabilidade Ambiental e Transição Energética

A norma incorpora objetivos de redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana e incentiva a adoção de tecnologias e matrizes energéticas mais sustentáveis, prevendo a transição para frotas menos poluentes e uso de tecnologias limpas, reduzindo-se, dessa forma, a emissão de gases de efeito estufa (art. 3º, V; art. 4º, V; art. 6º, XIX; art. 9º, VIII).

15. Políticas Tarifárias e Medidas de Inclusão Social

A lei fornece instrumentos para viabilizar gratuidades, descontos tarifários e outras políticas de inclusão, desde que observada a sustentabilidade financeira do sistema (art. 5º, II; art. 6º, XI; art. 10, III; art. 25).

16. Princípio da Modicidade Tarifária

O preceito garante que o valor da passagem seja acessível à população, sem comprometer a sustentabilidade financeira do sistema, buscando equilibrar o direito social à mobilidade com a necessidade de remunerar adequadamente os operadores. Deriva do art. 6º da Constituição, que reconhece o transporte como direito social, e da Lei de Concessões (Lei nº 8.987/1995), que já previa a modicidade como requisito nos serviços públicos. Dessa forma, a tarifa deve ser justa e proporcional, permitindo o acesso universal ao transporte público sem onerar excessivamente o usuário (art. 3º, VI).

Artigos jurídicos

Apresentamos a seguir uma compilação de produções jurídicas de interesse sobre o tema **Marco Legal Do Transporte Público Coletivo Urbano** ([Lei nº 15.432/2026](#)), elencados em ordem cronológica decrescente:

  no **título** para ler o texto na íntegra.

Marco legal do transporte coletivo urbano: museu de grandes novidades

Joel de Menezes Niebuhr e Claudia Bonelli

[Joel de Menezes Niebuhr é advogado, especializado em contratações públicas e doutor em Direito Administrativo pela PUC-SP; Claudia Bonelli é advogada, especialista em estruturação de concessões e parcerias público-privadas e mestre em Direito Internacional pela Universität Osnabrück (Alemanha)]

Trecho: “A [Lei 15.432/2026](#), que institui o marco legal do transporte público coletivo urbano, foi sancionada no último dia 14 de junho e entra em vigor um ano após a publicação. A norma foi recebida com elogios e anunciada como uma virada no setor. Uma leitura atenta, porém, revela outra coisa. Trata-se de lei essencialmente programática e principiológica. Boa parte de seus 44 artigos se esgota em declarações de boa intenção.

Só os princípios do art. 3º, as diretrizes do art. 4º, os objetivos do art. 5º e as diretrizes gerais do art. 7º somam dezenas de incisos. Acrescidos das diretrizes tarifárias do art. 25, das prioridades de investimento do art. 20, dos requisitos genéricos de qualidade do art. 31 e das definições do art. 6º, que apenas catalogam conceitos sem

impor conduta, chega-se perto de uma centena de comandos sem densidade normativa concreta. O tom é declaratório do começo ao fim.”

23/06/2026

Fonte: JOTA

Breve análise dos vetos relativos ao PL nº 3.278/2021

Cristiana Fortini, Greycielle de Fátima Peres Amaral e Caio Mário Lana Cavalcanti

[Cristiana Fortini é advogada. Doutora em Direito Administrativo pela UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais). Especialista em Mediação, Conciliação e Arbitragem pelo Instituto para o Desenvolvimento Democrático (Idde). Professora da graduação, mestrado e doutorado da UFMG. Presidente da Comissão de Infraestrutura do Instituto Brasileiro de Direito Administrativo (IBDA). Membro da Comissão de Direito Administrativo do Conselho Federal da OAB. Membro da Comissão de Notáveis da OAB/MG. Ex-presidente do Instituto Brasileiro de Direito Administrativo (IBDA). Ex-presidente do Instituto Mineiro de Direito Administrativo (IMDA). Ex-vice-presidente jurídica da Companhia Energética de Minas Gerais (Cemig). Foi visiting scholar pela George Washington University Professora visitante da Università di Pisa. Professora visitante na Università degli studi di Milano-Bicocca; Greycielle de Fátima Peres Amaral é advogada. Graduada em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). MBA em Direito da Economia e da Empresa pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Especialista em Mediação, Conciliação e Arbitragem pelo Instituto para o Desenvolvimento Democrático (IDDE). Certificada em Compliance de Proteção de Dados pelo Legal, Ethics & Compliance. Integra o Instituto dos Advogados de Minas Gerais (IAMG), sendo presidente da Comissão Especial da LGPD e Diretora do Departamento de Direito Administrativo. Ex-assessora Jurídica da PBH Ativos S/A, da Fundação de Parques Municipais de Belo Horizonte, da Secretaria Municipal de Governo de Belo Horizonte, do Instituto Mineiro de Gestão de Águas e da Assembleia Legislativa de

Minas Gerais; Caio Mário Lana Cavalcanti é advogado público do Município de Itabirito, graduado em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), especialista em Direito Administrativo (tendo recebido o Prêmio de Direito Administrativo Professor Júlio César dos Santos Esteves), em Direito Tributário e em Direito Processual pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), especialista em Direito Tributário e em Direito Constitucional pela Universidade Cândido Mendes, especialista em advocacia pública pelo Instituto para o Desenvolvimento Democrático (IDDE), em Direito Administrativo, em Direito Público, em Direito Processual e em Direito Constitucional pela Faculdade de Estudos Administrativos de Minas Gerais (Fead-MG), em Direito Penal e Processual Penal pela Faculdade Arnaldo e em Direito Público pela Escola Brasileira de Direito (Ebradi)]

Trecho: “O novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano (Lei nº 15.432/2026), decorrente do PL nº 3.278/2021, representa um passo importante para a reorganização jurídica de um setor que há décadas convive com uma contradição estrutural: a despeito do reconhecimento de sua importância pelo texto constitucional, razão bastante para justificar os esforços no sentido de sua disponibilização de forma universal, o seu financiamento ainda recai, em grande medida, sobre o usuário pagante.

A remuneração baseada no pagamento de tarifa, se outrora fora suficiente para a justa remuneração dos operadores, há muito não mais se sustenta, considerando uma série de fatores, entre eles o custo dos insumos — suscetíveis a expressivos aumentos, sobretudo em tempos de guerras e incertezas —, a existência de plataformas de intermediação e o transporte clandestino a afugentar os usuários.”

18/06/2026

Fonte: Conjur

Marco legal do transporte público: O que esperar das novas regras da mobilidade no país?

Anna Carolina Miranda Dantas

(Advogada especialista em Direito Administrativo Sancionador, Gestão Pública, Compliance e Anticorrupção)

Trecho: “Embora a lei tenha vigência prevista para um ano após sua publicação, seus efeitos já devem ser observados no planejamento de novos contratos, revisões regulatórias e discussões sobre reequilíbrio econômico-financeiro.

Os entes públicos precisarão avaliar a compatibilidade de seus regulamentos locais, editais, contratos e políticas tarifárias com o novo marco nacional. Já as concessionárias deverão se preparar para uma gestão contratual mais orientada por dados, metas, transparência e desempenho.

A tendência é que futuras licitações tragam matrizes de risco mais detalhadas, indicadores de qualidade mais precisos, regras mais claras sobre remuneração, previsões específicas sobre compartilhamento de dados e maior disciplina sobre receitas tarifárias e extratarifárias.

Diante disso, a lei 15.432/26 representa uma mudança relevante no tratamento jurídico do transporte público coletivo urbano no Brasil. O novo marco fortalece o transporte coletivo como serviço público essencial, moderniza o modelo de financiamento, reforça a transparência, aprimora a governança contratual e amplia a exigência de planejamento, sustentabilidade e controle.”

Fonte: Migalhas

Marco Legal do Transporte Público, reforma tributária e suas assimetrias

Rafael Maffini e Isadora Formenton Vargas

(Rafael Maffini é advogado, doutor em Direito e professor de Direito Administrativo na UFRGS; Isadora Formenton Vargas é advogada de Direito Público e Regulatório, doutoranda e mestre em Direito pela

UFRGS, mestre em Argumentação Jurídica pela Università degli Studi di Palermo)

Trecho: “O Marco Legal do Transporte Público Coletivo, que seguiu para sanção em 13 de maio, e os artigos 157 e 284 a 287 da Lei Complementar nº 214, de 2025, que regulamenta a reforma tributária, têm em comum o tema transporte público. Ambas se propõem ao tratamento jurídico do setor que tem demandado cada vez mais atenção: uma promete modicidade tarifária e isenção de pedágio; a outra, zera as alíquotas do IBS e da CBS sobre o serviço.

No entanto, as duas leis foram desenhadas sem se olhar em relação ao transporte público urbano. E é disso que nasce o que se pode chamar de custo tributário “esquecido”: um resíduo de tributo embutido na cadeia de insumos do transporte urbano que ninguém recolhe formalmente, mas que alguém invariavelmente com ele arcará. E quem arcará provavelmente será a gama de usuários, cada vez mais em retração, ou o próprio poder público, que tem cada vez mais custeado o serviço.”

30/05/2026

Fonte: Conjur

Regulação do transporte público coletivo: impressões do PL 3.278/21

Cristiana Fortini e Caio Mário Lana Cavalcanti

[Cristiana Fortini é advogada. Doutora em Direito Administrativo pela UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais). Especialista em Mediação, Conciliação e Arbitragem pelo Instituto para o Desenvolvimento Democrático (Idde). Professora da graduação, mestrado e doutorado da UFMG. Presidente da Comissão de Infraestrutura do Instituto Brasileiro de Direito Administrativo (IBDA). Membro da Comissão de Direito Administrativo do Conselho Federal da OAB. Membro da Comissão de Notáveis da OAB/MG. Ex-presidente do Instituto Brasileiro de Direito Administrativo (IBDA). Ex-presidente do Instituto Mineiro de Direito Administrativo (IMDA). Ex-vice-presidente jurídica da Companhia Energética de Minas

Gerais (Cemig). Foi visiting scholar pela George Washington University Professora visitante da Università di Pisa. Professora visitante na Università degli studi di Milano-Bicocca; Caio Mário Lana Cavalcanti é advogado público do Município de Itabirito, graduado em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), especialista em Direito Administrativo (tendo recebido o Prêmio de Direito Administrativo Professor Júlio César dos Santos Esteves), em Direito Tributário e em Direito Processual pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), especialista em Direito Tributário e em Direito Constitucional pela Universidade Cândido Mendes, especialista em advocacia pública pelo Instituto para o Desenvolvimento Democrático (IDDE), em Direito Administrativo, em Direito Público, em Direito Processual e em Direito Constitucional pela Faculdade de Estudos Administrativos de Minas Gerais (Fead-MG), em Direito Penal e Processual Penal pela Faculdade Arnaldo e em Direito Público pela Escola Brasileira de Direito (Ebradi)]

Trecho: “No último dia 26, foi remetido ao Senado o Ofício nº 427/2026/OS-GSE, comunicando o encaminhamento à sanção presidencial do Projeto de Lei (PL) nº 3.278/2021, que, uma vez sancionado, instituirá o Marco Legal do Transporte Público Coletivo.

De autoria do então senador Antonio Anastasia — hoje ministro do TCU (Tribunal de Contas da União) —, o PL pretende alterar as Leis nº 12.587/2012, nº 10.636/2002 e nº 10.257/2001, por intermédio de modificações relevantes para o transporte público coletivo. Acredita-se que o alvo principal, com maior impacto, é o transporte público coletivo urbano intramunicipal, mas o PL é aplicável, no que couber, ao transporte coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, nos termos do artigo 1º, parágrafo único, da minuta.”

28/05/2026

Fonte: Conjur

Em defesa do Marco Legal dos Transportes

Francisco Christovam

[Diretor-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia]

Trecho: “O debate sobre a criação de um Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano teve início em 2020, durante a pandemia, momento em que operadores e gestores do setor enfrentaram drástica queda na demanda e nas receitas, comprometendo a viabilidade da prestação desse serviço público nas cidades brasileiras.

Após várias reuniões envolvendo técnicos, dirigentes e especialistas das empresas operadoras e de órgãos de governo, em 22 de setembro de 2021, o ex-senador Antônio Anastasia apresentou ao Congresso Nacional o PL 3278/2021, com o objetivo de atualizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal Nº 12.587/2012).”

23/02/2026

Fonte: JOTA

Regulação do transporte público no Brasil: da Política Nacional de Mobilidade Urbana ao Marco Legal

Luiz Marcelo Marconde, Marcos Daniel Souza dos Santos e Rafael Gândara Calabria

[Luís Marcelo Marcondes é jornalista formado pela Universidade Metodista de São Paulo (2004), especializado em Economia Urbana e Políticas Públicas pela PUC/COGEAE (2017), mestre em Políticas Públicas pela Universidade Federal do ABC (2020), e doutorando em Planejamento e Gestão de Território na UFABC, estudando os

impactos da Tarifa Zero na gestão pública. Atua como assessor de comunicação do deputado federal Jilmar Tatto (SP); Rafael Gândara Calabria é graduado em Geografia e especializado em Gestão de Cidades pela USP. Foi coordenador de Mobilidade Urbana do Idec, e já atuou com mobilidade pela Cidadeapé, Ciclocidade e Rede Nossa São Paulo. Hoje atua pelo BRCidades. Foi membro do Conselho Municipal de Transportes de São Paulo e do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades; Marcos Daniel Souza dos Santos é Graduado em Engenharia Civil, com especializações em Gestão Pública e em Políticas de Infraestrutura, mestrado em Estruturas e Construção Civil. Servidor público federal da carreira de analista de infraestrutura, atua no setor de mobilidade urbana a nível federal por mais de 15 anos tendo colaborado nos programas e ações do Ministério das Cidades]

Trecho: “O Marco Legal surge para ser a regulamentação necessária a partir dos preceitos lançados na PNMU e do fortalecimento institucional das políticas de mobilidade urbana e TPC. Seu principal mérito é trazer um arcabouço legal robusto, que estabelece de forma mais assertiva questões referentes ao planejamento e financiamento, bem como a necessidade de participação maior de estados e União na gestão e capacitação.

Ao estabelecer que a operação do transporte público coletivo não deve ser custeada apenas pela tarifa paga pelos passageiros e ressaltar a importância dos subsídios no financiamento desse serviço, o PL possibilita a discussão sobre a Tarifa Zero no transporte público, uma vez que reconhece a necessidade de outras fontes de financiamento que não a arrecadação obtida nas catracas.

Embora o Marco Legal traga sinalizações claras de que outras regulamentações serão necessárias, seja por meio de normas infralegais complementares, ou pela tratamentação em outras legislações específicas, é importante destacar que uma modificação mais sólida e definitiva do padrão de qualidade e de gestão do transporte público no país demanda a aprovação da Proposta de Emenda Constitucional nº 25 de 2023, em tramitação no Congresso Nacional.” (P. 5)

17/11/2025

Fonte: Diálogos Socioambientais, [S. l.], v. 8, n. 23, p. 28–32, 2025.

Marco legal do transporte público coletivo: fundamentos, construção, articulação, aprovação e implementação.

Marcos Daniel Souza dos Santos, Antonio Maria Espósito Neto e Luana Landim Araújo

[Marcos Daniel Souza dos Santos é Diretor do Departamento de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano; Antonio Maria Espósito Neto é Coordenador-Geral de Regulação da Mobilidade Urbana; Luana Landim Araújo é Assessora Técnica.

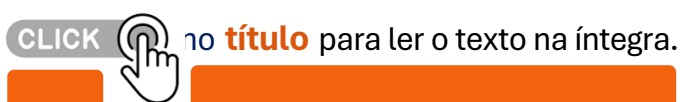
Trecho: “O MLTPC, consolidado no Projeto de Lei nº 3.278/2021, estabelece uma nova estrutura normativa para o transporte público urbano no Brasil, reconhecendo-o como direito social — garantido pela Emenda Constitucional nº 90/2015 — e, portanto, um dever do Estado. O texto busca reorganizar o modelo de prestação dos serviços, elencando princípios, diretrizes e regras de contratação e financiamento. Ao retomar e atualizar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, o Marco reforça a prioridade do transporte coletivo sobre o individual, promove maior integração entre os entes federativos, amplia a transparência na gestão e orienta a oferta de serviços de qualidade, sustentáveis, integrados e seguros, assegurando o acesso universal à mobilidade.” (p. 4 e 5)

17/10/2025

Fonte: Anais do Congresso Transporte Público 2025 - ANTP - Associação Nacional dos Transportes Públicos

Clipping de notícias

Apresentamos a seguir uma compilação de notícias de interesse sobre o tema **Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano**, muitas das quais integraram as últimas edições do nosso informativo regular.



Agência Brasil

Lula sanciona lei do Marco Legal do Transporte Público Coletivo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, com vetos, a lei que institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo. O objetivo do texto é modernizar a política desse tipo de transporte no país, com a diversificação do financiamento e a melhoria da regulação e da operação dos transportes públicos urbanos.

Um dos avanços estruturais do novo marco é a ruptura com o modelo predominante no Brasil, no qual o financiamento do transporte coletivo recaía quase exclusivamente sobre a tarifa paga pelo usuário. A Lei nº 15.432/2026 foi publicada, neste domingo (14), em edição extra do Diário Oficial da União (DOU).

A medida abre caminho para a discussão da tarifa zero e autoriza o uso de novas fontes de custeio para subsidiar as tarifas, como publicidade, exploração comercial de espaços e recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide Combustíveis).

14/06/2026

Agência Senado

Sancionado marco do transporte público com novas regras de financiamento

O Brasil tem novas regras para o financiamento, a contratação e a gestão do transporte público coletivo urbano, com o objetivo de reduzir a dependência das tarifas pagas pelos passageiros e ampliar a transparência do setor.

É o que estabelece a Lei 15.432, de 2026, sancionada pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, com vetos, em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) de domingo (14). A lei entra em vigor um ano após a publicação.

A norma permite novas fontes de custeio, separa a remuneração das empresas operadoras da arrecadação das passagens e estabelece metas de qualidade para os serviços.

O novo marco legal estimula um modelo de financiamento baseado em múltiplas fontes de recursos, como receitas extratarifárias, subsídios cruzados entre serviços superavitários e deficitários, instrumentos urbanísticos ligados à valorização imobiliária e dotações orçamentárias dos entes federativos.

A legislação também altera o Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana para reforçar a integração entre planejamento urbano e transporte.

15/06/2026

JOTA

Marco do Transporte Público Coletivo é central para mobilidade sustentável no Brasil

Mais da metade dos municípios brasileiros enfrenta dificuldades para subsidiar o transporte público local, segundo pesquisa da Confederação Nacional de Municípios (CNM). Com isso, há mais de 28 milhões de habitantes que correm o risco de ver o serviço interrompido a qualquer momento. Além disso, o sistema, ao invés de se expandir, está encolhendo.

Com isso, como alerta o técnico de planejamento e pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Carlos Henrique Carvalho, “o sistema de transporte público está passando por uma crise estrutural sem precedentes”.

Ele diz que “nos últimos 30 anos, vimos uma redução de mais de 30% dos passageiros de transporte público, sem contar com a grande perda que tivemos nos anos de pandemia”.

Segundo pesquisa da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), o sistema de transporte público urbano por ônibus registrou queda de 24,4% entre 2019 e 2022 – uma perda acumulada de mais de R\$ 40 bilhões.

07/08/2024

Links de interesse

CLICK  a **imagem** para acesso ao conteúdo.



**Marco Legal do Transporte Público
Coletivo - Ministério das Cidades**

Legislação

LEI Nº 15.432, DE 13 DE JUNHO DE 2026 - 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).

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012 - Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001 - Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

(Estatuto da Cidade)

Sobre o CADIP

CADIP | Centro de Apoio ao Direito Público

O Centro de Apoio ao Direito Público (Cadip), criado em 27/5/09 (Portaria nº 7.679/09), atende magistrados por meio de levantamento e sistematização de doutrina, jurisprudência e/ou legislação, seleção e divulgação de notícias, bem como a organização de reuniões, cursos, palestras e demais eventos afetos à Seção de Direito Público do TJSP.

Contato

Telefones: (11) 3489-5428 / 5323 / 5177

E-mail: cadip@tjsp.jus.br

Endereço: Gade MMDC – Av. Ipiranga, 165 - 5º andar - salas 2/3

CEP 01046-010 – São Paulo - SP



*O CADIP está no **Telegram***



Visite a página do CADIP