

Dos vetos presidenciais ao novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo

18/06/2026

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.

Superficial seria o argumento de que o problema há de ser enfrentado pelas empresas (concessionárias) e pessoas físicas (permissionárias) que assumem a missão de executar o serviço público. A natureza jurídica da atividade implica a preservação de sua titularidade pública, mesmo que os entes federados tenham, na circunferência de suas competências, optado pela delegação à iniciativa privada. Oferecer transporte coletivo é missão conferida aos municípios, estados, Distrito Federal e União, que podem, se assim julgarem adequado, prestar diretamente, ausente a colaboração privada.

O texto aprovado pelo Congresso tinha o mérito de enfrentar a distorção segundo a qual a justa remuneração (diante do custo do transporte coletivo, somado à amortização de investimentos e ao lucro) haveria de ser suportada apenas pelos valores obtidos com os pagamentos de tarifas. Ainda que inexistentes as gratuidades, a reduzir mais ou menos (a depender da política pública adotada) o rol de pagantes, os valores de fato recebidos por meio de tarifas não fazem frente à tríade acima referida. Elevá-las não é solução pelo sacrifício imposto aos pagantes, a desencadear efeito perverso no que toca à redução de usuários e/ou ofensa à modicidade tarifária.

Por isso, exsurge a ideia de um financiamento plural, sustentado por distintas fontes com o propósito de, ao final do dia, favorecer o usuário que poderia, inclusive, ver-se desonerado de qualquer encargo — a ideia da tarifa zero.

A Lei nº 15.432/2026, fruto do PL nº 3.278/2021, preserva avanços relevantes. Por exemplo, mantém a distinção entre tarifa pública e remuneração do operador, reforça a necessidade de transparência, prevê fontes alternativas de custeio, estimula receitas extratarifárias, reconhece a possibilidade de captura da valorização imobiliária e abre espaço para mecanismos de financiamento da infraestrutura e da operação.

Todavia, os vetos presidenciais merecem análise cuidadosa — nem todos têm o mesmo peso ou a mesma consequência.

Clique [aqui](#) e leia o artigo na íntegra

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2026-jun-18/breve-analise-dos-vetos-relativos-ao-pl-no-3-278-2021/>

