



PROJETO DE LEI Nº ___ / 2025

Dispõe sobre a gratuidade da tarifa do transporte público coletivo do Município do Natal, quando o passageiro for obrigado a realizar traslado em pé por falta de assento disponível, e dá outras providências.

O **PREFEITO MUNICIPAL DO NATAL**, faz saber que a Câmara Municipal de Natal aprovou e eu promulgo a seguinte Lei:

CAPÍTULO I — DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º – Fica assegurada a gratuidade da tarifa do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município do Natal ao usuário que, por insuficiência de assentos no veículo, realize traslado em pé em trechos cujo tempo de deslocamento entre embarque e desembarque seja superior a 20 (vinte) minutos, nos termos desta Lei.

§ 1º Considera-se traslado em pé por insuficiência de assentos aquele em que, no momento do embarque, não haja assento livre imediatamente disponível ao passageiro e este permaneça em pé durante o percurso contratado.

§ 2º Considera-se usuário para efeitos desta Lei qualquer pessoa que pague tarifa regular (inteira ou reduzida) e embarque legalmente no sistema.

CAPÍTULO II — DO PROCEDIMENTO E DA COMPENSAÇÃO

Art. 2º – O usuário que se enquadrar na situação prevista no art. 1º terá direito a:

I – a reembolso integral da tarifa paga no valor correspondente à passagem do deslocamento em que permaneceu em pé; ou

II – crédito eletrônico de igual valor para uso no cartão / bilhete eletrônico do sistema, conforme opção do usuário.

§ 1º O reembolso deverá ser solicitado no prazo máximo de 7 (sete) dias úteis, mediante apresentação de comprovante de pagamento e identificação do embarque (linha, horário e ponto), podendo ser feita presencialmente na sede do órgão gestora do transporte municipal ou por sistema eletrônico de atendimento.

§ 2º O operador será obrigado a registrar, em sistema eletrônico de gestão do contrato de concessão/permissão, as ocorrências de superlotação que impliquem gratuidade, mediante registro do motorista, do validador/controlador de bordo, ou de sistema automático de contagem de passageiros.

Art. 3º – A responsabilidade pelo pagamento do reembolso ou compensação prevista no art. 2º será do operador do serviço de transporte que explorou a linha/serviço no momento do embarque, sem prejuízo de ação regressiva do Município quando houver cláusula contratual que determine encargos específicos.



CAPÍTULO III — DA FISCALIZAÇÃO E DO DEVER DO PODER PÚBLICO

Art. 4º – Compete ao órgão municipal competente (STTU ou equivalente) fiscalizar o cumprimento desta Lei, mediante:

- I – auditorias periódicas em viagens;
- II – cruzamento de registros eletrônicos de validação e sistemas de telemetria;
- III – campanhas educativas ao usuário sobre procedimentos de reclamação e reembolso.

Art. 5º – O Poder Público deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta Lei:

- I – adequar os contratos de concessão/permissão à nova regra;
- II – implementar procedimento eletrônico simplificado para registro e processamento de pedidos de reembolso/compensação;
- III – apresentar relatório público semestral sobre ocorrências de superlotação e medidas tomadas para redução das mesmas.

CAPÍTULO IV — DAS PENALIDADES

Art. 6º – O descumprimento injustificado das disposições desta Lei sujeitará o operador às seguintes sanções administrativas aplicadas pelo Município, observados os princípios do contraditório e ampla defesa:

- I – advertência;
- II – multa pecuniária, proporcional ao número de ocorrências apuradas;
- III – suspensão temporária de linhas/itinerários em caso de reiterado descumprimento;
- IV – rescisão do contrato, em caso de reincidência grave.

Parágrafo único. Valores das multas e suas graduações serão definidos em regulamento.

CAPÍTULO V — DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 7º – Os custos decorrentes do cumprimento desta Lei deverão ser objeto de contrapartida contratual, devendo o Município avaliar os efeitos econômico-financeiros sobre as concessionárias/permissionárias, sem prejuízo de buscar meios de compensação previstos em contratos, subsídios ou ajustes tarifários regulatórios, em estrita observância à legislação aplicável.

Art. 8º – Esta Lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após sua publicação, observadas as adequações contratuais necessárias.

Sala das Sessões da Câmara Municipal de Natal,
Plenário Vereador Érico Hackradt – Palácio Padre Miguelinho,
Natal, 11 de dezembro de 2025.

Thabatta Pimenta
Vereadora de Natal – PSOL



JUSTIFICATIVA

O transporte público é equipamento essencial para o exercício dos direitos sociais, garantindo acesso ao trabalho, educação, saúde e participação na vida urbana. A situação em que o usuário é obrigado a permanecer em pé por falta de assento, sobretudo em trajetos longos, fere a dignidade da pessoa humana e produz efeitos desiguais sobre idosos, gestantes, pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida e trabalhadores de baixa renda, que dependem do transporte de massa. A gratuidade proposta configura reparação imediata ao usuário e mecanismo dissuasório contra a prática de superlotação. (Princípio da dignidade humana — art. 1º, CF/88; direitos sociais — art. 6º, CF/88).

Inicialmente ressaltamos que, a proposição encontra amparo na competência municipal para legislar sobre assuntos de interesse local e para organizar e prestar, direta ou indiretamente, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo. O art. 30 da Constituição Federal confere ao Município competência para suplementar a legislação federal no que couber, o que legitima a edição de norma local estabelecendo condições de prestação do serviço, desde que em conformidade com a legislação nacional.

Neste norte, a Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) orienta que a mobilidade deve promover acesso universal à cidade, com ênfase em acessibilidade, qualidade, eficiência e priorização do usuário. Instituir mecanismo que combata a superlotação e assegure compensação ao usuário que não recebeu assento harmoniza-se com os princípios e diretrizes da PNMU, visando concretizar o direito à cidade e o transporte com qualidade.

Cumprir apresentar que as estatísticas setoriais e estudos acadêmicos apontam redução da oferta de viagens e queda na produção de quilometragem nas últimas décadas, o que tem contribuído para episódios de superlotação em vários sistemas urbanos do país. O relatório/anuário do setor indica redução expressiva no número de passageiros transportados e na produção de quilômetros, cenário que, sem medidas de regulação e de recuperação da oferta, agrava episódios de lotação. Além disso, estudos sobre a readequação da oferta (notadamente durante a pandemia) demonstraram que quedas na oferta de veículos aumentaram significativamente a frequência de aglomeração e lotação nas regiões periféricas. Esses dados justificam medidas que atuem tanto na proteção imediata do usuário (como a gratuidade em caso de traslado em pé) quanto na exigência de maiores compromissos de oferta por parte dos operadores.

Em suma, a norma proposta não interfere com as competências da União quanto à regulação técnica geral do transporte, nem pretende substituir normas federais; ao contrário, atua em âmbito local, suplementando a legislação superior e regulando aspecto específico do serviço prestado no Município, compatível com a possibilidade constitucional de suplementação legislativa municipal. A medida é proporcional: objetiva corretivo limitado (compensação financeira automotivada pelo operador) e medidas pedagógicas e fiscais (fiscalização, relatórios). Esse equilíbrio resguarda a razoabilidade e evita imposições irrazoáveis aos operadores, à luz dos princípios do direito administrativo e do contrato público.

Preconiza-se: (i) uso do histórico eletrônico de validador (bilhetagem) para comprovar





CÂMARA MUNICIPAL DE NATAL
PALÁCIO PADRE MIGUELINHO
GABINETE DA VEREADORA THABATTA PIMENTA



embarque; (ii) relatórios diários/semanais das operadoras sobre lotação; (iii) sistema digital simples para reembolso/crédito; (iv) cláusulas contratuais prevendo responsabilidade objetiva do operador pelo reembolso, com direito de regresso municipal quando aplicável. O Município, ao promover ajustes contratuais, deverá acompanhar estudo de impacto financeiro e ajustes tarifários possíveis, preservando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos na forma da lei.

Por tudo exposto, o presente projeto de lei traduz em proteção concreta a centenas de milhares de usuários vulneráveis, melhora a percepção de qualidade do serviço e cria incentivo direto às operadoras para evitar superlotação. Além disso, cria mecanismo de responsabilização e transparência, com relatórios públicos que permitam acompanhar a eficácia das medidas.

A presente iniciativa respeita os instrumentos de regulação local já existentes (ex.: normativos e decretos que tratam de tarifas e gestão do sistema), os quais deverão ser adequados e complementados para dar efetividade à presente Lei, sem violar contratos ou regras superiores, mediante os ajustes e prazos estabelecidos no corpo normativo. Exemplo: os atos municipais que regulamentam tarifas e bilhetagem devem ser adaptados para viabilizar o reembolso/compensação previsto. (Há decreto municipal que trata das matérias tarifárias e do sistema de bilhetagem em Natal).

Por fim, a proposição é: (i) juridicamente correta e compatível com o ordenamento; (ii) socialmente necessária; (iii) tecnicamente exequível com adequações contratuais e procedimentais. Assim, submeto o presente Projeto de Lei à apreciação desta Casa Legislativa, com pedido de tramitação célere em razão do evidente interesse público na proteção dos usuários do transporte coletivo.

Sala das Sessões da Câmara Municipal de Natal,
Plenário Vereador Érico Hackradt – Palácio Padre Miguelinho,
Natal, 11 de dezembro de 2025.

Thabatta Pimenta
Vereadora de Natal – PSOL