

**Plano de Mobilidade Urbana  
Sustentável (PMUS)**

**PRODUTO 5 -  
CONSIDERAÇÕES PARA A  
CRIAÇÃO DO FUNDO MUNICIPAL  
DE TRANSPORTES**



Rio de Janeiro  
Fevereiro 2016

## Sumário

1. INTRODUÇÃO .....	3
2. Fundos Nacionais, Estaduais e Regionais.....	4
2.1 Fontes de recursos .....	4
2.1.1 Experiências em algumas cidades .....	5
2.2 Destinação dos recursos .....	6
3. Minutas e Leis de Criação de Fundo de Transporte.....	7
3.1 Minuta Preliminar de PL de Criação de Fundo Municipal de Transporte .....	7
3.2 Minuta de Lei Complementar de criação de Fundo de Transporte para Região Metropolitana – RM.....	11
3.3 Lei Complementar No. 21 de 22 de Dezembro de 1995 –Cuiabá-MT .....	13
3.4 Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transportes de Palmas - TO - Lei N° 2027 de 3 de fevereiro de 2014. ....	14
3.5 Fundo de Urbanização de Curitiba-Pr. ....	17

## 1. INTRODUÇÃO

As manifestações de junho de 2013 colocaram o tema da mobilidade urbana e do subsídio da tarifa no transporte urbano presente no debate nacional, algumas iniciativas de desoneração e subsídios foram efetivadas, como: (i) desoneração da folha de pagamento e redução de impostos, a nível nacional; (ii) redução de ISS e taxas em alguns municípios; e pagamento de subsídios em outros com maior ênfase nos municípios da Região Metropolitana de São Paulo.

Estas políticas de desoneração fiscais e subsídios, além de esparsas, se mostraram insuficientes para equilibrar as despesas com as receitas necessárias para o fornecimento de um serviço de boa qualidade atributo, também, demandado pelas manifestações da sociedade.

A implantação de uma política de provimento de um serviço de transporte coletivo barato para a população de boa qualidade, como é demandado pela sociedade, esbarra na insuficiência orçamentária dos municípios e das regiões metropolitanas para cobrirem as despesas destes serviços que são crescentes em seus insumos de produção e pelo próprio modelo de desenvolvimento urbano das cidades brasileiras.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, preconizada na Lei 12.587/12, precisa ser complementada através de eficácia de um programa de financiamento do transporte coletivo urbano. Esse programa deveria prever que além da participação popular e da gestão pública que fosse incluído indicadores de desempenho e dar corpo a uma política industrial que garanta a qualidade, incluindo ambiental dos meios de transporte coletivo.

As bases dos Fundos de Transporte para Mobilidade Urbana deverão constar minimamente dos seguintes pontos a serem desenvolvidos na sequência:

- Criação de Fundos, Nacionais, Estaduais e Regionais;
- Previsão de Fontes de Recursos;
- Destinação dos recursos;
- Condições de acesso;
- Institucionalização dos Administradores destes Fundos.

Alguns deputados da Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados deram início no segundo semestre de 2015 a um debate onde se propõe a criação de um fundo orçamentário para subsidiar parte dos gastos dos municípios com transporte gratuito de idosos e estudantes.

Para o Deputado Júlio Lopes, do PP do Rio de Janeiro, “está claro que a gratuidade dos idosos determinada por lei federal incide diretamente em cima da mobilidade pública dentro dos municípios, ou seja, um custo que recai nos ombros dos usuários pagantes dos sistemas, tanto nos ônibus estaduais quanto nos ônibus municipais”. Por este motivo é necessário que o parlamento federal mobilize essa força a fim de que seja criado um Fundo para indenizar estados e municípios em relação a esta questão das gratuidades que acabam se tornando um ônus ao sistema de transporte público como um todo.

(FONTE: <http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/radio/materias/RADIOAGENCIA/497245-DEPUTADOS-QUEREM-CRIAR-FUNDO-PARA-SUBSIDIAR-TRANSPORTE-GRATUITO-DE-IDOSOS-E-ESTUDANTES.html>)

Em janeiro deste ano a Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara aprovou o Projeto de Lei nº 8023/14, de autoria da deputada Keiko Ota (PSB-SP) e da ex-deputada Sandra Rosado, que cria do Fundo Nacional do Passe Livre para garantir a gratuidade da passagem no transporte urbano coletivo para estudantes dos ensinos fundamental, médio e também de graduação. O PL também beneficia os acompanhantes de estudantes com deficiência e de crianças matriculadas em creches ou na pré-escola.

De acordo com o Projeto de Lei nº 8023/14, o Fundo Nacional do Passe Livre será financiado com recursos do Tesouro Nacional, royalties do petróleo e rendimentos do Fundo Social. O caixa do fundo também poderá ser abastecido com recursos de participação e dividendos recebidos pelo Tesouro Nacional das empresas de economia mista controladas pela União e das instituições financeiras federais, além de quotas da União no chamado salário educação. O projeto ainda será analisado conclusivamente nas Comissões de Educação, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça.

(FONTE: <http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/502432-COMISSAO-APROVA-PROJETO-QUE-CRIA-FUNDO-DESTINADO-AO-TRANSPORTE-URBANO-DE-ESTUDANTES.html>)

Este documento apresenta no Capítulo 2 uma conceituação do Fundo de Transportes com considerações sobre as fontes de recursos que podem ser arregimentados, a destinação que pode ser dada aos recursos e exemplos de algumas cidades que estruturaram o Fundo. No Capítulo 3 são apresentados exemplos de Minutas de Lei de Criação de Fundo de Transporte.

## **2. FUNDOS NACIONAIS, ESTADUAIS E REGIONAIS.**

O fundo nacional de financiamento para a produção do transporte coletivo urbano deve possibilitar a redução ou zerar a dependência financeira das tarifas pagas pelo usuário na implantação de projetos de mobilidade. Estes fundos devem conter recursos fiscais atrelados às três esferas de Governo em volume e sem descontinuidade de desembolso de modo a garantir as melhorias efetivas dos sistemas de transporte nas cidades e bem como os eventuais subsídios às tarifas nas cidades grandes e médias que conformam as regiões metropolitanas do país.

Os Estados por sua vez deverão criar Fundos Estaduais para estimular a integração dos serviços de transportes urbanos em regiões metropolitanas, ou em aglomerados urbanos.

Já os Municípios, isoladamente ou consorciados públicos nas regiões metropolitanas ou aglomerados urbanos, deverão criar os Fundos Regionais de Mobilidade Urbana com o objetivo de receberem estes aportes das estâncias superiores em adição a seus próprios recursos fiscais vinculados.

### **2.1 Fontes de recursos**

Inevitavelmente haverá necessidade de novos recursos sejam gerados e que promovam mudanças tributárias com justiça e assertividade. Há algumas opções de fonte de recursos para

este fundo, que poderiam ser compostos para garantir o montante mínimo necessário avanço desta política. Dentre elas poderiam estar:

- Redistribuição de recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE-combustíveis) com privilégio dos municípios, local de residência do cidadão. A CIDE foi instituída pela Lei 10.336/2001 com a finalidade de financiar programas ambientais para reduzir os efeitos da poluição causada pelo uso de combustíveis, subsídios à compra de combustíveis e infraestrutura de transportes. Do total arrecadado com a Cide na atualidade, 71% ficam com o governo federal, 21,75% com os Estados, e 7,25% com os municípios. Para tornar mais equilibrada a divisão dos recursos, o senador Wellington Fagundes (PR-MT) propôs pela PEC 1/2015 a destinação de um terço da arrecadação para União; um terço para estados e Distrito Federal; e outro terço para municípios. A medida foi aprovada em 27/04/2016 pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) do Senado Federal e será submetida a dois turnos de discussão e votação no Plenário do Senado com data ainda indefinida. Em seguida, se aprovada, seguirá para a Câmara dos Deputados;
- Reserva compulsória de uma parcela de arrecadação com Multas de Trânsito na constituição destes fundos. Existe um projeto de lei tramitando na Assembleia Estadual do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ), criado em 01/04/2015 pelo deputado estadual Eliomar Coelho (PSOL), que visa estabelecer a Política Estadual de Mobilidade Urbana e Regional e autoriza o Poder Executivo a criar o Fundo Estadual de Transporte Público e Mobilidade – FETMOB, vinculado à Secretaria de Estado de Transportes – SETRANS, destinado a financiar programas e investimentos em infraestrutura de transportes. É proposto que uma das fontes de receitas do FETMOB sejam as multas de trânsito. O projeto de lei aguarda parecer da Secretaria de Estado de Transportes sobre sua viabilidade de aplicação e deve passar em seguida por parecer da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da casa;
- Ampliação de arrecadação com o Vale Transporte proporcional ao número de empregados;
- Regulamentação do imposto sobre grandes fortunas, previsto na constituição de 1988;
- Ampliação da abrangência do IPVA a outros veículos, como helicópteros, aviões particulares e iates.

### **2.1.1 Experiências em algumas cidades**

A seguir, como exemplo de propostas de fontes de recursos são descritas as situações ocorridas em Cuiabá-MT e Palmas-TO.

#### **2.1.1.1 Cuiabá**

O município de Cuiabá implementou o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte Urbano – FMTU em 1995, no mesmo instante em que a administração pública municipal passava por uma redefinição na sua estrutura de gestão. Dentre os principais avanços estava a criação de um órgão gestor da mobilidade urbana com status de secretaria denominada Superintendência

Municipal de Trânsito e Transporte Urbano – SMTU, substituindo a estrutura mais simples do então Núcleo de Gerenciamento do Transporte Coletivo - NGTC

O Art. 18 da Lei Complementar nº 021 de 22 de dezembro de 1995, destaca que os recursos arrecadados na área do trânsito, ou seja, da circulação viária constitui como fonte de receita a ser incorporada ao FMTU e não apenas condicionadas as receitas oriundas do sistema de transporte público ou taxi. Assim os valores arrecadados através das multas aplicadas por infração à regulamentação de ordenamento da circulação e uso do sistema viário municipal, as receitas oriundas da exploração de estacionamento em vias públicas e os recursos provenientes de taxas e tarifas cobradas pela análise de projetos de Polo Gerador de Tráfego de empreendimentos de médio e grande porte também devem ser revertidos na melhoria do sistema de transporte coletivo.

*(FONTE: Lei Complementar nº 021 de 22 de Dezembro de 1995 – Prefeitura Municipal de Cuiabá)*

De acordo com o Diretor Financeiro da SEMOB em Cuiabá, o FMTU fechou o ano de 2015 com uma arrecadação de R\$ 18 milhões, sendo que 90% deste recurso tem como origem as multas de trânsito, especialmente da fiscalização eletrônica.

Por força de um Termo de Ajustamento de Conduta - TAC firmado entre o MPE e a SEMOB, atualmente 50% da arrecadação das multas dos radares eletrônicos deve ser aplicado diretamente em sinalização viária.

#### **2.1.1.2 Palmas**

O Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte na cidade de Palmas-TO foi criada pela Lei nº 2027/14.

De acordo com a Lei podem ser revertidas para o Fundo Municipal de Transportes as receitas advindas do gerenciamento dos serviços de transporte público de passageiros, receitas representadas pelo pagamento da utilização de terminais urbanos (se for o caso de gestão terceirizada), receitas provenientes da cobrança de valores fixados para concessão de alvarás para os serviços de transporte, em todas as modalidades como Taxi, Moto-taxi e Moto-frete, receitas provenientes da exploração de publicidade nos veículos, abrigos, terminais e pontos de parada do transporte público de passageiros e as receitas proveniente da cobrança de penalidades pecuniárias aplicadas por infração à legislação de transporte público.

### **2.2 Destinação dos recursos**

A criação dos Fundos de Mobilidade Urbana destina-se ao financiamento do transporte público, para que este seja financiado por toda a sociedade e não apenas pelos usuários diretos. Os repasses dos recursos dos fundos deverão estar vinculados ao cumprimento de requisitos de gestão e controle popular, mensurados por indicadores próprios e específicos.

Os recursos dos Fundos de Mobilidade Urbana poderão ser investidos em projetos de qualificação de sistemas de transporte ou de mobilidade não motorizada, como:

- Estudos, projetos e implementação de Mobilidade Urbana;

- Implantação de sistema de alta e média capacidade de transporte nas grandes aglomerações que permitam reduzir tempos e congestionamentos nas vias públicas;
- Ampliação ou instalação de corredores/faixas exclusivas para o transporte coletivo;
- Melhorias no acesso de pedestres a estações de embarque e desembarque;
- Alargamento de calçadas e praças com arborização;
- Construção e melhorias de pontos e abrigos de espera do transporte coletivo;
- Construção de ciclovias, bicicletários e sistemas de bicicletas compartilhadas;
- Implantação de projetos inovadores relativos aos sistemas de sinalização, informação, cartografia e design do transporte e demais modais não motorizados.

O Ministério Público do Estado de Mato Grosso – MPE/MT tem adotado o entendimento de que a aplicação de recursos do FMTU na contratação de projetos e execução de novas avenidas não se constitui como uma ação direta na área de trânsito e transporte e, por isso, tem notificado a SEMOB (sucudânea da SMTU) por contratar projetos desta natureza. Porém o mesmo MPE concorda que, em havendo justificativas de que tais projetos e obras tragam benefícios à circulação do transporte coletivo, melhoria para os pedestres e aumento da segurança viária, não há restrições de aplicação dos recursos do FMTU. Desta maneira o termo "projeto" deve considerar sempre a cadeia total, ou seja, "estudos - implantação - manutenção".

Com referência ao Fundo criado na cidade de Palmas, a destinação dos recursos é consolidada e detalhada no Art. 7º da Lei nº 2027/14.

O texto descreve uma série de possibilidades de aplicação do Fundo na expansão do sistema viário, incluindo os custos com as desapropriações, desde que estas ocorram para fins de construção de equipamentos públicos vinculados ao sistema de transporte coletivo de passageiros, tais como rodoviárias, terminais, abrigos e estações de passageiros, por exemplo.

### **3. MINUTAS E LEIS DE CRIAÇÃO DE FUNDO DE TRANSPORTE**

A seguir são apresentadas Leis e minutas preliminares de Projetos de Lei para a criação de Fundo de Transporte de âmbito Municipal ou Metropolitano.

#### **3.1 Minuta Preliminar de PL de Criação de Fundo Municipal de Transporte<sup>1</sup>**

**Art. 1º - Fica criado o Fundo Municipal de Transportes - FMT, com o objetivo de garantir condições financeiras para custeio e investimentos em controle, operação, fiscalização e planejamento de transporte público e trânsito na Cidade do Rio de Janeiro e de outras despesas e encargos decorrentes dessas atividades.**

---

<sup>1</sup> Baseado no Fundo Municipal de Transporte de Campinas-SP

§ 1º - Fica o FMT vinculado ao orçamento da Secretaria Municipal de Transportes, com gestão autônoma a cargo do Órgão XXX.

§ 2º O FMT poderá contratar, diretamente ou por meio do Órgão XXX, a prestação de serviços ou a execução de obras afetas aos seus objetivos.

**Art. 2º - Constituem receitas do FMT:**

I - Dotações orçamentárias;

II - Arrecadação de multas de trânsito, exceto a parcela prevista no parágrafo único do artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro;

III - receitas originadas em convênios, termos de cooperação ou contratos associados à gestão do transporte público e do trânsito no Município, firmados entre a PREFEITURA e outras entidades públicas ou privadas;

IV - Contribuições, transferências de recursos, subvenções, auxílios ou doações, do poder público ou do setor privado;

V - Créditos suplementares especiais;

VI - recursos repassados pela União ou pelos Governos Estaduais e Municipais e por órgãos a estes vinculados;

VII - rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras.

VIII - multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro inscritas na dívida ativa do Município.

Parágrafo único - A receita arrecadada com as multas de trânsito quitadas através de boleto que ainda não esteja vinculado à conta especial do FMT será imediatamente transferida para esta conta.

**Art. 3º - Os recursos do FMT poderão ser aplicados para as seguintes finalidades:**

I - Desenvolvimento das atividades previstas no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro ou outro dispositivo que venha a substituí-lo;

II - Financiamento de programas e campanhas de educação para o trânsito;

III - aquisição de material permanente ou de consumo e outros insumos necessários para planejamento, projeto, implantação, manutenção, operação e fiscalização do transporte público e do trânsito no município;

IV - Contratação de estudos, projetos, planos ou implantações específicas para transporte público;

V - Implantação de programas visando a melhoria da qualidade dos sistemas de transporte público;

VI - desenvolvimento, capacitação E aprimoramento de recursos humanos envolvidos na gestão e na prestação dos serviços de transporte público;

VII - investimentos em infraestrutura urbana de suporte aos sistemas de circulação, transporte público no município;

VIII - investimentos em equipamentos e capacitação tecnológica para gestão da circulação e dos serviços de transporte público no município;

IX - Desenvolvimento de ações e serviços de apoio aos usuários e de garantia de segurança aos pedestres na circulação.

X - Custeio das atividades desenvolvidas pelo Órgão XXX na gestão da circulação e dos serviços de transporte público;

XI - custeio e investimento em outras atividades associadas à circulação, ao transporte público, inclusive seu gerenciamento e monitoramento.

Parágrafo único - Os recursos do FMT poderão ser repassados diretamente aos contratados do Órgão XXX, sob quaisquer regimes jurídicos, para a execução de suas finalidades.

**Art. 4º - Os recursos do FMT deverão ser mantidos em contas especiais a ele vinculadas e em instituição financeira oficial.**

**Art. 5º - A gestão do FMT será supervisionada por seu Conselho Diretor, composto da seguinte forma:**

I - Secretário Municipal de Transportes, que o preside;

II - Diretor Administrativo e Financeiro do Órgão XXX;

III - um representante da Secretaria Municipal de Finanças; e

IV - Um representante da Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos e da Cidadania.

Parágrafo único: Os representantes das Secretarias Municipais de Finanças e de Assuntos Jurídicos e da Cidadania serão indicados por ato do Executivo Municipal.

**Art. 6º - Compete ao Conselho Diretor do FMT:**

I - Estabelecer normas e diretrizes para a gestão do FMT;

II - Aprovar operações de financiamento e de repasse de recursos a fundo perdido;

III - apresentar, anualmente, relatório de prestação de contas da gestão dos recursos do FMT.

Parágrafo único: O Conselho Diretor reunir-se-á ordinariamente a cada semestre e extraordinariamente, quando convocado por qualquer de seus membros.

**Art. 7º - No caso de extinção do FMT, seus bens e direitos reverterão ao patrimônio do Município.**

Parágrafo único: A reversão de bens e de direitos do FMT ao Município poderá ocorrer a qualquer tempo, mediante deliberação do Conselho Diretor com voto favorável de pelo menos 03 (três) de seus membros.

**Art. 8º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no que for necessário.**

**Art. 9º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.**

**Art. 10 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.**

**Art. 11 - Ficam revogadas as disposições em contrário,**

**3.2 Minuta de Lei Complementar de criação de Fundo de Transporte para Região Metropolitana – RM<sup>2</sup>**

**CAPÍTULO I  
DO OBJETO E DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO**

**Art. 1º - Esta Lei Complementar tem por objeto:**

I - A instituição do Fundo de Mobilidade e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região;

**Parágrafo único** - O disposto nesta Lei Complementar aplica-se ao ESTADO e aos Municípios integrantes da Região RM, bem como às pessoas físicas ou jurídicas de direito privado que com elas se relacionem, no que concerne às funções públicas de interesse comum.

**CAPÍTULO II**

**FUNDO DE MOBILIDADE E MODICIDADE TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 2º - Fica instituído o Fundo de Mobilidade e Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região Metropolitana - FMTC-RM, de natureza pública, vinculado à Entidade da Região Metropolitana, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas referentes aos programas e projetos de mobilidade urbana na Região Metropolitana, bem como proporcionar a modicidade tarifária.**

**§ 1º** - A aplicação dos recursos do FMTC-RM será supervisionada por Conselho de Orientação, composto por 05 (cinco) membros, sendo 03 (três) representantes do Estado, 01 (um) representante do Município e 01 (um) representante escolhido pelo Colegiado Metropolitano a partir de lista tríplice apresentada pelos demais Municípios metropolitanos.

**§ 2º** - O FMTC-RM será administrado e gerido, quanto ao aspecto financeiro, por instituição financeira oficial.

**Art. 3º - São objetivos do FMTC-RM:**

I - Financiar e investir em programas e projetos de mobilidade urbana de interesse metropolitano ou de Município localizado na Região Metropolitana;

II - Contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais e intermunicipais de transporte coletivo e de mobilidade urbana da RM;

---

<sup>2</sup> Baseado no Fundo de Transporte Metropolitano – Salvador-BA.

III - assegurar a modicidade tarifária do transporte coletivo de qualquer natureza.

**Art. 4º - Constituição recursos do FMT-RM:**

I - Recursos do Estado e dos Municípios a ele destinados por disposição legal ou contratual, mesmo que decorrentes de transferências da União;

II - Transferências da União a ele destinadas;

III - empréstimos nacionais e internacionais e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais;

IV - Retorno das operações de crédito contratadas com órgãos e entidades da Administração Direta e Indireta do Estado e dos Municípios e concessionárias de serviços públicos;

V - Produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos;

VI - recursos decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum;

VII - eventuais contribuições sociais que venham a ser criadas para o atendimento de mobilidade ou subsídio tarifário;

VIII - doações de pessoas físicas ou jurídicas públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais.

Parágrafo único - O FMTC-RM integra o orçamento anual do ESTADO.

**CAPÍTULO III**

**DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 5º** - Resolução do Colegiado Metropolitano definirá a forma de sua gestão administrativa.

**Parágrafo único** - Até que seja editada a resolução prevista no *caput* deste artigo, as funções de secretaria e de suporte administrativo da RM serão desempenhadas pela Secretaria do ESTADO.

**Art. 6º** - Enquanto não houver disposição em contrário do Colegiado Metropolitano, a regulação e a fiscalização dos serviços públicos de titularidade estadual ou municipal vinculados às funções públicas de interesse comum da Região Metropolitana serão exercidas por entidades estaduais.

**Art. 7º** - O Governador, por meio de Decreto, editará Regimento Interno Provisório da Entidade da RM.

**Parágrafo único** - O Regimento Interno Provisório deverá dispor sobre a convocação, a instalação e o funcionamento do Colegiado Metropolitano, inclusive os procedimentos para a elaboração de seu primeiro Regimento Interno.

**Art. 8º** - Para atender às despesas decorrentes da aplicação desta Lei Complementar, fica o Poder Executivo autorizado a:

I - Abrir créditos especiais até o limite de R\$ x.xxx.xxx,00 (x milhões de reais);

II - Proceder à incorporação, no Orçamento vigente, das classificações orçamentárias incluídas pelos créditos autorizados no inciso I deste artigo, promovendo, se necessário, a abertura de créditos adicionais suplementares.

**Parágrafo único** - Os valores dos créditos adicionais a que se refere este artigo serão cobertos na forma prevista no § 1º do art. 43 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.

**Art. 9º** - Os planos editados antes da vigência desta Lei Complementar permanecerão em vigência por 24 (vinte e quatro) meses, podendo permanecer vigentes para além desse prazo mediante decisão do Colegiado Metropolitano.

**Art. 10º** - Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 11º** - Revogam-se as disposições em contrário, inclusive de normas federais recepcionadas como Lei Complementar Estadual.

### **3.3 Lei Complementar No. 21 de 22 de Dezembro de 1995 –Cuiabá-MT<sup>3</sup>**

...

## **TÍTULO II**

### **DO FUNDO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO**

**Art. 17º** Fica criado o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte Urbano - FMTU - com a finalidade de financiar os programas e projetos que visem o desenvolvimento do trânsito e transporte no Município de Cuiabá, devendo ser depositado em conta própria do FUNDO, em banco oficial.

**Art. 18º** O Fundo Municipal de Trânsito e Transporte Urbano será constituído pelas seguintes receitas:

- I. Receitas advindas do gerenciamento dos serviços de transporte público de passageiros;
- II. Receitas oriundas da exploração de estacionamento em vias públicas;

---

<sup>3</sup> Extraído da Lei Complementar que cria o cargo de Secretário Especial de Trânsito e Transporte Urbano e cria o Fundo de Transporte e Trânsito Urbano.

- III. Receitas representadas pelo pagamento da utilização de terminais urbanos;
- IV. Receitas provenientes da cobrança de valores fixados para concessão de alvarás para os serviços de transporte, em todas as modalidades;
- V. Receitas provenientes da exploração de publicidade nos veículos, abrigos, terminais e pontos de parada do transporte público de passageiros;
- VI. Receita proveniente da cobrança de penalidades pecuniárias aplicadas por infração à legislação de transporte público;
- VII. Multas aplicadas por infração à regulamentação de ordenamento da circulação e uso do sistema viário municipal;
- VIII. Receitas por serviços executados ao Sistema de Circulação e de Transporte Urbano Municipal e Intermunicipal;
- IX. Receitas financeiras resultantes de transferências Municipais, Estadual e Federal;
- X. Receita proveniente de doação.

**Art. 19º** O Saldo positivo do Fundo Municipal de Trânsito e Transporte Urbano, apurado em exercício financeiro, será transferido para o exercício seguinte o crédito do referido Fundo.

**Art. 20º** A Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte Urbano será o órgão gestor do FMTU.

**Art. 21º** O Executivo Municipal regulamentará mediante lei específica o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte Urbano- FMTU.

**Art. 22º** - A presente lei entra em vigor na data da sua publicação.

**Art. 23º** - Revogadas as disposições em contrário.

### **3.4 Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transportes de Palmas - TO - Lei Nº 2027 de 3 de fevereiro de 2014.**

O PREFEITO DE PALMAS, Faço saber que a Câmara Municipal de Palmas decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art 1º É criado o Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte, destinado a:**

- I. Dar suporte financeiro às políticas públicas municipais de melhoria da acessibilidade e da mobilidade urbana, com o intuito de

proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável, priorizando a implementação de sistemas de transportes coletivos, dos meios não motorizados, da integração entre diversas modalidades de transportes, da educação nos diversos setores; e,

- II. Implementar o conceito de Acessibilidade e Mobilidade universal garantindo- a aos idosos, pessoas com deficiências ou restrições.

**Art. 2º** Compete exclusivamente à Secretaria Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte, a gestão financeira dos recursos do presente Fundo, e ainda, a coordenação, orientação e o controle de suas aplicações no município de Palmas, observado o disposto no Plano Diretor de Desenvolvimento, no Plano Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte e na legislação pertinente.

**Parágrafo Único** - A gestão de que trata o caput deste artigo será realizada mediante aprovação pelo Conselho de Administração dos recursos do Fundo.

**Art. 3º** É criado o Conselho de Administração dos recursos do Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte.

**Parágrafo Único** - O Conselho de Administração:

I - Será constituído pelos seguintes membros:

- a) O Secretário Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte, que o presidirá;
- b) O Secretário Municipal de Finanças; e,
- c) Um representante do Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte – CMAMT.

II - Elaborará, anualmente, o Plano de Aplicação de Recursos do Fundo, encaminhando-os para apreciação e aprovação pelo Chefe do Poder Executivo.

**Art. 4º** As despesas correntes necessárias à administração do Fundo, tais como com pessoal, material de consumo e outros, serão realizadas com recursos próprios

**Art. 5º** Toda movimentação financeira do Fundo Municipal será divulgada através da página institucional da Prefeitura Municipal de Palmas na internet, contendo:

- I. Atualização mensal;
- II. Indicação da origem dos depósitos; e,

III. Destinação das aplicações.

**Art. 6º** O Poder Executivo regulamentará as normas complementares necessárias ao funcionamento do Fundo Municipal e do Conselho de Administração.

**Art. 7º** Os recursos do Fundo serão aplicados para a consecução das seguintes finalidades.

- I. Desenvolvimento e execução de trabalhos, pesquisas e projetos vinculados ao desenvolvimento de medidas destinadas à melhoria da Acessibilidade, Mobilidade e Transporte no âmbito do Município de Palmas;
- II. Desenvolvimento e execução de programas e projetos destinados a garantir melhor eficiência do transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito, garantindo maior mobilidade urbana, tais como:
  - a. Desapropriação para expansão da malha viária, abertura de novas vias, alargamento das já existentes, dentre outras finalidades;
  - b. Execução de obras destinadas a expandir a malha viária do Município;
  - c. Desapropriação para fins de construção de equipamentos públicos vinculados ao sistema de transporte coletivo de passageiros, tais como rodoviárias, terminais, abrigos e estações de passageiros;
  - d. Execução das obras de equipamentos públicos vinculados ao sistema de transporte coletivo de passageiros, tais como rodoviárias, terminais, abrigos e estações de passageiros;
  - e. Aquisição de equipamentos ou realização de serviços para a melhoria da fiscalização eletrônica, monitoramento e o controle operacional dos transportes públicos.
- III. Desenvolvimento e execução de projetos:
  - a. Destinados a garantir a mobilidade de idosos e pessoas com deficiências ou restrições;

- b. E de obras destinadas à mobilidade dos pedestres e do transporte não motorizado;
  - c. Destinados a reduzir os acidentes e melhoria da segurança viária.
- IV. Realização de publicidade institucional, campanhas educativas, pesquisas, realização e participação em palestras, cursos, seminários e eventos relacionados à acessibilidade, mobilidade, transportes e trânsito, formação e qualificação de profissionais, formação de agentes multiplicadores;
  - V. Aquisição de bens móveis e imóveis relacionados à acessibilidade, mobilidade e transporte do município de Palmas;
  - VI. Demais obras, trabalhos, pesquisas e projetos vinculados ao Plano Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte.

**Art. 8º** Constituem receitas ao Fundo

- I. Dotações específicas consignadas no orçamento do Município;
- II. Receitas tarifárias provenientes do sistema de transporte coletivo público;
- III. Recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais;
- IV. Contribuições ou doações de qualquer natureza;
- V. Recursos obtidos a fundo perdido;
- VI. Recursos obtidos por serviços prestados pela Secretaria Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte;
- VII. Recursos provenientes de taxas e tarifas cobradas pela análise de projetos de Polo Gerador de Tráfego de empreendimentos de médio e grande porte;
- VIII. Recursos provenientes de arrecadação do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago no Município de Palmas;
- IX. Outras receitas destinadas de forma específica ao Fundo.

**Art. 9º** É o Poder Executivo autorizado a abrir crédito adicional e especial necessários à execução desta Lei.

**Art. 10º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **3.5 Fundo de Urbanização de Curitiba-Pr.**

O FUC é um fundo do tipo “*guarda-chuva*”, o qual tem servido para abrigar subcontas, como por exemplo: *subconta Transporte* (que arrecada e paga as empresas operadoras),

*subconta URBS* (que sustenta a empresa, com pagamento de salários, leis sociais, administração, instalações, etc), *subconta Trânsito* (de 1997 a 2012, enquanto existiu dentro da estrutura da URBS a Diretoria de Trânsito - DIRETRAN).

A utilização dos recursos de cada *subconta* tem a sua origem e seu destino específicos, função da sua composição.

Basicamente, a tarifa do transporte coletivo paga as empresas operadoras. Antes, porém, a URBS arrecada o montante da tarifa paga com cartão-transporte, que vai diretamente para o fundo para, posteriormente, pagar as empresas operadoras. Dessa arrecadação, retém 4% a título de taxa de administração, que alimenta a *subconta URBS* que, por sua vez, colabora com o sustento financeiro da empresa.

Na época em que a URBS foi a Autoridade Municipal de Trânsito (Lei nº 9236/97 - CTB), através da sua Diretoria de Trânsito – DIRETRAN, a arrecadação de multas de trânsito ia para a *subconta Trânsito*. Do mesmo modo que o transporte coletivo, a URBS retinha seus 4% de taxa de administração na *subconta URBS*, e o restante do montante das multas era usado através da *subconta Trânsito*, segundo o que preceitua o Art.320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Hoje, o FUC é composto por 4% de taxa de administração do transporte coletivo, recursos orçamentários da Prefeitura, arrecadação pelas permissões de uso dos próprios públicos, etc.

Por rompimento de convênio com o Estado do Paraná, o FUC não mais arrecada o subsídio equivalente à parcela do transporte metropolitano na Rede Integrada de Transporte - RIT, não mais gerenciado pela URBS.

A lei vigente é a de nº 12597/08, que “dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de Curitiba e autoriza o Poder Público a delegar a sua execução”, tendo sido regulamentada pelo Decreto nº 1356/08 (vide *página* da URBS S.A.).