



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## Estado de Minas Gerais

- F-C Assessoria Jurídica
- F-C Comissão de Legislação, Justiça e Redação
- F-C Comissão de Ordem Social
- F-C Comissão de Administração Pública
- F-C Comissão de Administração Financeira e Orçamentária
- F-C Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência e da Pessoa Idosa
- F-C Comissão de Saúde, Meio Ambiente e Proteção Animal
- F-C Comissão de Educação, Cultura, Esporte e Lazer
- F-C Comissão de Defesa dos Direitos do Consumidor

### PROJETO DE LEI Nº 1.325/2022

Às Comissões, em 17/05/2022

ALTERA A LEI MUNICIPAL Nº 6.431, DE 21 DE JULHO DE 2021, PARA AUTORIZAR A FIXAÇÃO DE TARIFA SOCIAL, MEDIANTE O PAGAMENTO DE SUBSÍDIO POR PASSAGEIRO EQUIVALENTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Quórum:

- ( ) Maioria Simples
- (X) Maioria Absoluta
- ( ) Maioria Qualificada

Autor: Poder Executivo

Anotações: Requerimento nº 68/2022 - única votação - aprovada na Sessão Ordinária de 17/05/2022, por 14 votos a 0.

Emenda nº 01 ao PL 1325/2022 apresentada e aprovada na Sessão Ordinária de 17/05/2022, por 14 votos a 0.

1ª Votação	2ª Votação	Única Votação
Proposição: _____	Proposição: _____	Proposição: <u>Aprovado</u>
Por _____ votos	Por _____ votos	Por <u>14 x 0</u> votos
em ____/____/____	em ____/____/____	em <u>17/05/2022</u>
Ass.: _____	Ass.: _____	Ass.: <u>[Assinatura]</u>



**CÂMARA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE**  
**Estado de Minas Gerais**

**PROJETO DE LEI Nº 1.325 / 2022**

**ALTERA A LEI MUNICIPAL Nº 6.431, DE 21 DE JULHO DE 2021, PARA AUTORIZAR A FIXAÇÃO DE TARIFA SOCIAL, MEDIANTE O PAGAMENTO DE SUBSÍDIO POR PASSAGEIRO EQUIVALENTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**Autor: Poder Executivo**

A Câmara Municipal de Pouso Alegre, Estado de Minas Gerais, aprova e o Chefe do Poder Executivo sanciona e promulga a seguinte Lei:

**Art. 1º** A Lei Municipal nº 6.431, de 21 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º (...)

I – Tarifa Técnica: custo por passageiro equivalente do serviço público de transporte coletivo calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de concessão;

I-A – Tarifa Pública ou Social: preço público pago pelo usuário do serviço público de transporte coletivo” (NR) (...)”

“Art. 8º (...)

VI - divulgar a partir da data de alteração no valor da tarifa social, no prazo de até 7 (sete) meses, o relatório de 6 (seis) meses do impacto no fluxo de passageiros, informando qual foi a alteração no número de passageiros pagantes do transporte público coletivo, com o comparativo entre o cenário anterior e posterior à mudança na tarifa, sempre que houver a concessão da tarifa social e atualização do seu valor.

Parágrafo único. Para consecução do previsto no inciso VI, o Município deverá agir em conjunto com a concessionária para que seja constantemente otimizada a tecnologia responsável por informatizar o número de passageiros pagantes, de modo que esta seja cada vez mais ágil, acessível e eficiente. (NR)”

“Art. 11-A. Uma vez calculada a Tarifa Técnica, fica o Poder Executivo autorizado a fixar Tarifa Pública ou Social, bem como a realizar o pagamento de subsídio por passageiro equivalente, em valor correspondente à diferença entre a Tarifa Técnica e a Tarifa Social, como forma de assegurar a modicidade do preço público a ser pago pelo usuário do serviço de transporte coletivo.

Parágrafo único. O subsídio por passageiro equivalente poderá ser pago até o limite anual de 1, 7% (um vírgula sete por cento) da receita corrente líquida do Município, prevista na Lei Orçamentária.” (NR)



**CÂMARA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE**  
**Estado de Minas Gerais**

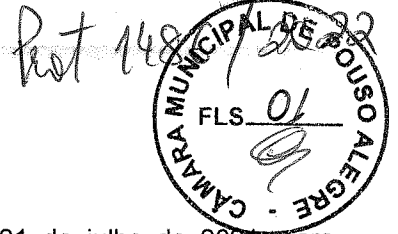
“Art. 12-A. No exercício de 2022, as despesas decorrentes da presente lei correrão à conta da dotação orçamentária da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes nº 002.0015.0026.0782.0013.2652.3336045.2001001 (NR)”

**Art. 2º** Revogadas as disposições em contrário, esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de Pouso Alegre, 17 de maio de 2022.

  
Reverendo Dionísio  
PRESIDENTE DA MESA

  
Dr. Arlindo Motta Paes  
1º SECRETÁRIO



**PROJETO DE LEI Nº 1.325, DE 16 DE MAIO DE 2022**

Altera a Lei Municipal nº 6.431, de 21 de julho de 2021, para autorizar a fixação de Tarifa Social, mediante o pagamento de subsídio por passageiro equivalente do sistema de transporte coletivo e dá outras providências.

Autor: Poder Executivo

A Câmara Municipal de Pouso Alegre, Estado de Minas Gerais, aprova e o Chefe do Poder Executivo sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º. A Lei Municipal nº 6.431, de 21 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º.....

*I – Tarifa Técnica: custo por passageiro equivalente do serviço público de transporte coletivo calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de concessão;*

*I-A – Tarifa Pública ou Social: preço público pago pelo usuário do serviço público de transporte coletivo;”  
(NR)*

.....

*“Art. 11-A. Uma vez calculada a Tarifa Técnica, fica o Poder Executivo autorizado a fixar Tarifa Pública ou Social, bem como a realizar o pagamento de subsídio por passageiro equivalente, em valor correspondente à diferença entre a Tarifa Técnica e a Tarifa Social, como forma de assegurar a modicidade do preço público a ser pago pelo usuário do serviço de transporte coletivo.*

*Parágrafo único. O subsídio por passageiro equivalente poderá ser pago até o limite anual de 1,7% (um vírgula sete por cento) da receita corrente líquida do Município, prevista na Lei Orçamentária.” (NR)*


.....

*“Art. 12-A. No exercício de 2022, as despesas decorrentes da presente lei correrão à conta da dotação orçamentária da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes nº 002.0015.0026.0782.0013.2652.3336045.2001001.” (NR)*

Art. 2º. Revogadas as disposições em contrário, esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Pouso Alegre, 16 de maio de 2022.

  
José Dimas da Silva Fonseca  
Prefeito Municipal

  
Eyder de Souza Lambert  
Chefe de Gabinete

  
Wagner Mutti Távares  
Secretário Municipal de Trânsito e Transportes



## JUSTIFICATIVA



Excelentíssimo Senhor Presidente,

Excelentíssimos Senhores Vereadores,

O Projeto de Lei que ora enviamos à apreciação dessa Egrégia Casa Legislativa tem por objetivo autorizar a fixação de Tarifa Social, bem como o pagamento de subsídio por passageiro equivalente do sistema de transporte coletivo.

A empresa concessionária do serviço público de transporte coletivo deste Município apresentou requerimento de aumento tarifário, com fundamento no artigo 26 do vigente contrato de concessão. Alegou, com base nos parâmetros da planilha GEIPOT, adotada pelo Edital de concessão, que a tarifa urbana deveria ser fixada em R\$6,05 (seis reais e cinco centavos); e a tarifa rural, em R\$8,05 (oito reais e cinco centavos).

O requerimento foi submetido à análise técnica da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT, que analisou os documentos e realizou ajustes nos cálculos apresentados pela concessionária, sempre no sentido de conformá-los fielmente à realidade e aos parâmetros editalícios e contratuais.

A SMTT concluiu, então, que o valor da tarifa urbana deveria ser reajustado dos atuais R\$3,80 (três reais e oitenta centavos) para R\$5,80 (cinco reais e oitenta centavos); e que a tarifa rural deveria ser reajustada dos atuais 5,10 (cinco reais e dez centavos) para R\$7,70 (sete reais e setenta centavos).

Com efeito, é notória a elevação dos preços dos itens que compõem a base de custos do sistema de transporte coletivo de passageiros, entre os quais estão óleo diesel, pneus, chassi e carroceria, todos presentes na planilha GEIPOT. Além disso, apesar da previsão contratual de reajustes anuais da tarifa, isso não ocorreu desde que a atual concessionária assumiu a prestação do serviço em 1º de abril de 2019.

Restou evidenciada, pois, a necessidade de reajuste tarifário, o que, todavia, implicaria forte impacto ao passageiro pagante. Diante disso, a Secretaria Municipal de Administração e Finanças analisou a possibilidade de concessão de auxílio financeiro ao usuário do transporte coletivo urbano e rural, tendo concluído pela possibilidade de pagamento de subsídio/auxílio ao usuário no valor de R\$2,80 (dois reais e oitenta centavos) por passageiro/viagem, até o limite financeiro global de 1,7% (um vírgula sete por cento) da Receita Corrente Líquida.

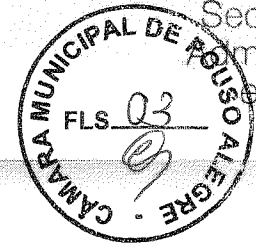
A presente propositura visa, portanto, alterar a Lei Municipal nº 6.431/2021 no sentido de criar a distinção entre a Tarifa Técnica, que corresponde ao custo por passageiro equivalente calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de concessão, e a Tarifa Social, que representa o preço público pago pelo usuário do serviço. A diferença entre elas será suportada pelo poder concedente, na forma de um subsídio a ser pago por passageiro equivalente.

Trata-se, portanto, de um auxílio financeiro voltado diretamente a atenuar o ônus ao passageiro, já fortemente impactado pelas dificuldades do momento econômico extremamente delicado que o Brasil, assim como diversas nações em todo o mundo, vem enfrentando no pós-pandemia da covid-19.

Por todo o exposto, rogamos o empenho de Vossa Excelência e dos demais Vereadores com assento nesta Laboriosa Casa Legislativa no sentido da discussão e aprovação desta propositura.

Pouso Alegre, 16 de maio de 2022.

  
José Dimas da Silva Fonseca  
Prefeito Municipal



**DECLARAÇÃO DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E DE COMPATIBILIDADE COM A LEI DE DIRETRIZES ORÇAMENTÁRIAS E COM O PLANO PLURIANUAL**

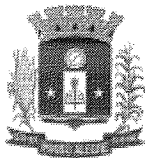
Declaro, para os fins que o projeto de lei de alteração orçamentária visando suplementar dotação para subsídio ao usuário do transporte coletivo municipal é compatível com a LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias) no que se refere às metas da Administração, assim como é compatível com o PPA (Plano Plurianual).

Declaro, ainda, com base na estimativa do impacto orçamentário e financeiro que a contratação não afetará em proporção um aumento de despesa.

Pouso Alegre, 13 de maio de 2022

Assinado de forma  
JULIO CESAR DA SILVA digital por JULIO CESAR  
TAVARES:53272692649 DA SILVA  
TAVARES:53272692649

Julio Cesar da Silva Tavares  
Secretário Municipal de Administração e Finanças

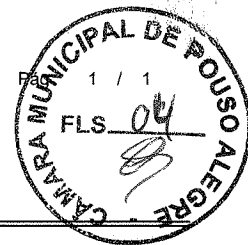


# MUNICÍPIO DE POUSO ALEGRE

Prestação de Contas

Estimativa de Impacto Orçamentário e Financeiro LRF Art 16, Inciso I

Vínculo: 2001001 Período: Maio/2022



Estimativa do impacto orçamentário-financeiro para com a finalidade de Impacto Orçamentário e Financeiro, em cumprimento ao disposto no Inciso I do art. 16 da Lei Complementar nº 101-2000 e, considerando as metas e prioridades elencadas na Lei de Diretrizes Orçamentárias, emitimos o seguinte parecer, Considerando os dados.

## Fonte de Recursos: 2001001 - RECURSOS NÃO VINCULADOS DE IMPOSTOS

Impacto	2022	2023	2024
Ativo Financeiro Inicial (I)	192.487.091,47	192.487.091,47	192.487.091,47
Passivo Financeiro Inicial (II)	3.266.935,48	3.266.935,48	3.266.935,48
Situação Financeira Inicial (III)=(I - II)	189.220.155,99	189.220.155,99	189.220.155,99
<b>Resultado Aumentativo (Acumulado)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Resultado Aumentativo Orçamentário (IV)=(V + VI)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Receita (V)	0,00	0,00	0,00
Interferências Ativas (VI)	0,00	0,00	0,00
<b>Resultado Aumentativo Extra-Orçamentário(VII)=(VIII)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Acréscimos Patrimoniais no Financeiro (VIII)	0,00	0,00	0,00
<b>Resultado Diminutivo</b>	<b>14.264.959,99</b>	<b>14.264.959,99</b>	<b>14.264.959,99</b>
<b>Resultado diminutivo Orçamentário (IX)=(X + XI)</b>	<b>14.114.712,02</b>	<b>14.114.712,02</b>	<b>14.114.712,02</b>
Despesas (Projeção das Despesas Liquidadas) (X)	11.904.712,02	11.904.712,02	11.904.712,02
Interferências Passivas (XI)	2.210.000,00	2.210.000,00	2.210.000,00
<b>Resultado Diminutivo Extra-Orçamentário (XII)=(XIII)</b>	<b>150.247,97</b>	<b>150.247,97</b>	<b>150.247,97</b>
Decréscimos Patrimoniais no Financeiro (XIII)	150.247,97	150.247,97	150.247,97
<b>Resultado Projetado</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Situação Orçamentária Antes do Ato (XIV)=(IV - IX)	(14.114.712,02)	(14.114.712,02)	(14.114.712,02)
Situação Financeira Antes do Ato (XV)=(III+IV+VII-IX-XII)	174.955.196,00	174.955.196,00	174.955.196,00
<b>Demonstrativo do Impacto</b>	<b>9.400.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Fontes de Compensação</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Resultado Orçamentário Final Reprojetoado</b>	<b>(14.114.712,02)</b>	<b>(14.114.712,02)</b>	<b>(14.114.712,02)</b>
<b>Resultado Financeiro Final Reprojetoado</b>	<b>174.955.196,00</b>	<b>174.955.196,00</b>	<b>174.955.196,00</b>

### Conclusão

Atende ao Inciso I do art. 16 da Lei Complementar nº 101-2000

JULIO CESAR DA  
SILVA  
TAVARES:5327269  
2649

Assinado de forma  
digital por JULIO CESAR  
DA SILVA  
TAVARES:53272692649







Parágrafo único. O subsídio por passageiro equivalente poderá ser pago até o limite anual de 1, 7% (um vírgula sete por cento) da receita corrente líquida do Município, prevista na Lei Orçamentária.” (NR)

“Art. 12-A. No exercício de 2022, as despesas decorrentes da presente lei correrão à conta da dotação orçamentária da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes nº002.0015.0026.0782.0013.2652.3336045.2001001.” (NR)

O **artigo segundo (2º)** revogadas as disposições em contrário, esta lei entra em vigor da data de sua publicação

## DA INICIATIVA E COMPETÊNCIA

A Constituição da República dispõe em seu artigo 61, parágrafo 1º, inciso II, alínea “b”:

*“Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.*

*§ 1º - São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:*

*I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;*

*II - disponham sobre:*

*a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;*

*b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;”*

O presente projeto de lei foi elaborado no exercício da competência legislativa, consoante o disposto no artigo 30, incisos I, da Constituição Federal, já que compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local.



Por interesse local entende-se:

*“Todos os assuntos do Município, mesmo em que ele não fosse o único interessado, desde que seja o principal. É a sua predominância; tudo que repercute direta e imediatamente na vida municipal é de interesse local”.<sup>1</sup>*

A competência do Município, portanto, reside no direito subjetivo público de tomar toda e qualquer providência, em assunto de interesse local, isto é, em assuntos de seu peculiar interesse, legislando, administrando, tributando, fiscalizando, sempre nos limites ou parâmetros fixados pela Constituição da República; Constituição Estadual e Lei Orgânica Municipal.

A propositura encontra amparo legal na Lei Orgânica Municipal ao dispor em seu **artigo 214 da LOM:**

*Art. 214. Compete ao Município, respeitadas as diretrizes estabelecidas pela União, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos ou de utilidade pública relativos a transporte coletivo, escolar e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal.*

E ainda:

*Art. 217. Compete ao Poder Executivo:  
I - traçar diretrizes para o ordenamento do transporte, dando prioridade ao transporte coletivo;*

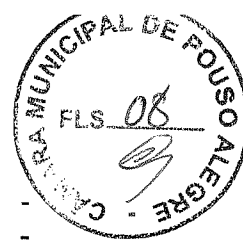
Lado outro, conforme disposto na **LOM é vedado:**

*Art. 136. São vedados: (...)  
IX - a instituição de fundos de qualquer natureza, sem prévia autorização legislativa.*

Neste sentido a jurisprudência do **Egrégio Tribunal de Justiça de Minas Gerais:**

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - MUNICÍPIO  
LAGOA SANTA - LEI MUNICIPAL N. 3.639/2014 - CRIAÇÃO

<sup>1</sup> CASTRO José Nilo de, in Direito Municipal Positivo, 4. ed., Editora Del Rey, Belo Horizonte, 1999, p. 49.

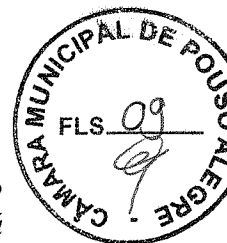


DE FUNDO DESTINADO A PROGRAMA ANTIDROGAS - INICIATIVA PARLAMENTAR - VÍCIO FORMAL - AUMENTO DE DESPESAS - ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA - AFRONTA AO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO E INDEPENDÊNCIA DOS PODERES. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - MUNICÍPIO LAGOA SANTA - LEI MUNICIPAL N. 3.639/2014 - CRIAÇÃO DE FUNDO DESTINADO A PROGRAMA ANTIDROGAS - INICIATIVA PARLAMENTAR - VÍCIO FORMAL - AUMENTO DE DESPESAS - ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA - AFRONTA AO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO E INDEPENDÊNCIA DOS PODERES. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - MUNICÍPIO LAGOA SANTA - LEI MUNICIPAL N. 3.639/2014 - CRIAÇÃO DE FUNDO DESTINADO A PROGRAMA ANTIDROGAS - INICIATIVA PARLAMENTAR - VÍCIO FORMAL - AUMENTO DE DESPESAS - ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA - AFRONTA AO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO E INDEPENDÊNCIA DOS PODERES. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - MUNICÍPIO LAGOA SANTA - LEI MUNICIPAL N. 3.639/2014 - CRIAÇÃO DE FUNDO DESTINADO A PROGRAMA ANTIDROGAS - INICIATIVA PARLAMENTAR - VÍCIO FORMAL -- AUMENTO DE DESPESAS - ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA - AFRONTA AO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO E INDEPENDÊNCIA DOS PODERES. - A Lei Municipal que promove o aumento de despesas ao ente federado, com a instituição de fundo com recursos do orçamento municipal para promoção de programa antidrogas, e cria, além disso, novas atribuições a órgão vinculado à Administração Direta, viola o princípio da separação de poderes e constitui vício formal, uma vez que o legislador municipal adentra em seara exclusiva do chefe do Poder Executivo. (TJ-MG - Ação Direta Inconst: 10000140992694000 MG, Relator: Mariângela Meyer, Data de Julgamento: 22/06/2016, Órgão Especial / ÓRGÃO ESPECIAL, Data de Publicação: 08/07/2016)

A Lei 4.320/64, em seu artigo 71 e ss., trata dos fundos especiais. Veja:

*Art. 71. Constitui fundo especial o produto de receitas especificadas que por lei se vinculam à realização de determinados objetivos ou serviços, facultada a adoção de normas peculiares de aplicação.*

*Art. 72. A aplicação das receitas orçamentárias vinculadas a fundos especiais far-se-á através de dotação consignada na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais.*



*Art. 73. Salvo determinação em contrário da lei que o instituiu, o saldo positivo do fundo especial apurado em balanço será transferido para o exercício seguinte, a crédito do mesmo fundo.*

*Art. 74. A lei que instituir fundo especial poderá determinar normas peculiares de controle, prestação e tomada de contas, sem de qualquer modo, elidir a competência específica do Tribunal de Contas ou órgão equivalente*

Os fundos municipais são fundos especiais criados para receber e distribuir recursos financeiros para a realização de atividades ou projetos municipais específicos. As atividades e os projetos que recebem receita desses fundos são programas que visam o atendimento do interesse público. O dinheiro que vai para o fundo municipal vem de uma origem específica e só pode ser utilizado para a sua finalidade inicial.

As características básicas dos fundos especiais são: i) instituição por lei, instauração pelo Poder Executivo; ii) regulamentação por decreto executivo; iii) financiamento por receitas especificadas na lei de criação; iv) vinculação estritamente às atividades para as quais foram instituídos; v) orçamento próprio; vi) normas especiais de controle e prestação de contas.

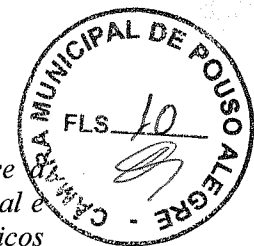
A doutrina de MACHADO JR. & REIS<sup>2</sup>, comentando a Lei 4.320/64:

*As características do Fundo Especial são: constituição de receitas específicas instituídas em lei; vinculação à realização de determinados objetivos ali serviços; e a vinculação a um órgão da Administração. Ao ser instituído, o Fundo Especial deverá vincular-se a realização de programas de interesse da administração, compatíveis com as necessidades da comunidade, cujo controle é feito através dos respectivos planos obrigatórios de aplicação que acompanham a lei orçamentária (art. 165 - parágrafo 5º - inciso I - CF). A gestão do fundo será realizada pelo setor da administração direta ou indireta, responsável pela execução e/ou coordenação de programas e ações na área municipalizada, cuja fiscalização deverá ficar por conta do Tribunal de Contas, e o acompanhamento e a avaliação deverá estar sob o encargo do Conselho Municipal.*

Além disso, NELSON NERY COSTA explica sobre as políticas públicas municipais de transporte:

---

<sup>2</sup> REIS, Heraldo da Costa. Fundos Especiais: uma nova forma de gestão de recursos públicos. Rio de Janeiro: IBAM. 1993



*A competência sobre os transportes terrestres é dividida entre União, quanto aos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; entre os Estados, quanto aos serviços de transporte rodoviário intermunicipal, e entre os Municípios, quanto aos serviços de transporte municipal urbano e rural. Foi previsto expressamente, no art. 30, V, do texto constitucional, que cabe ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o transporte coletivo, que tem caráter essencial.*

*(...)*

*O transporte público tem natureza essencial, pois não só assegura a liberdade de locomoção, mas facilita o desenvolvimento econômico e social. É preciso, porém, ter cuidado no exercício de tais serviços, principalmente quando se realiza por meio de concessionárias e de permissionárias privadas. Exige-se fiscalização contínua, racionalidade no controle e na expansão da rede, tarifa justa e garantia do exercício dos direitos dos usuários. (...) O Município tem o direito de dispor sobre seus serviços de transporte público, podendo realizar a gestão por meio de políticas públicas que permitam ouvir as associações de moradores e outras entidades da sociedade civil.<sup>3</sup>*

### **JUSTIFICATIVA DO PROJETO**

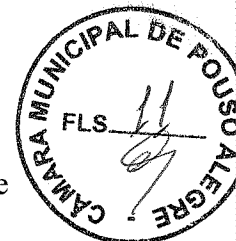
O Projeto de Lei que ora enviamos à apreciação dessa Egrégia Casa Legislativa tem por objetivo autorizar a fixação de Tarifa Social, bem como o pagamento de subsídio por passageiro equivalente do sistema de transporte coletivo.

A empresa concessionária do serviço público de transporte coletivo deste Município apresentou requerimento de aumento tarifário, com fundamento no artigo 26 do vigente contrato de concessão. Alegou, com base nos parâmetros da planilha GEIPOT, adotada pelo Edital de concessão, que a tarifa urbana deveria ser fixada em R\$6,05 (seis reais e cinco centavos); e a tarifa rural, em R\$8,05 (oito reais e cinco centavos).

O requerimento foi submetido à análise técnica da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT, que analisou os documentos e realizou ajustes nos cálculos apresentados pela concessionária, sempre no sentido de conformá-los fielmente à realidade e aos parâmetros editalícios e contratuais.

A SMTT concluiu, então, que o valor da tarifa urbana deveria ser reajustado dos atuais R\$3,80 (três reais e oitenta centavos) para R\$5,80 (cinco reais e oitenta centavos); e que a tarifa rural deveria ser reajustada dos atuais 5,10 (cinco reais e dez centavos) para R\$7,70 (sete reais e setenta centavos).

<sup>3</sup> COSTA, Nelson Nery in Direito Municipal Brasileiro, 8ª ed., Rio de Janeiro: Editora GZ, 2019.



Com efeito, é notória a elevação dos preços dos itens que compõem a base de custos do sistema de transporte coletivo de passageiros, entre os quais estão óleo diesel, pneus, chassi e carroceria, todos presentes na planilha GEIPOT. Além disso, apesar da previsão contratual de reajustes anuais da tarifa, isso não ocorreu desde que a atual concessionária assumiu a prestação do serviço em 1º de abril de 2019.

Restou evidenciada, pois, a necessidade de reajuste tarifário, o que, todavia, implicaria forte impacto ao passageiro pagante. Diante disso, a Secretaria Municipal de Administração e Finanças analisou a possibilidade de concessão de auxílio financeiro ao usuário do transporte coletivo urbano e rural, tendo concluído pela possibilidade de pagamento de subsídio/auxílio ao usuário no valor de R\$2,80 (dois reais e oitenta centavos) por passageiro/viagem, até o limite financeiro global de 1,7% (um vírgula sete por cento) da Receita Corrente Líquida.

À presente propositura visa, portanto, alterar a Lei Municipal nº 6.431/2021 no sentido de criar a distinção entre a Tarifa Técnica, que corresponde ao custo por passageiro equivalente calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de concessão, e a Tarifa Social, que representa o preço público pago pelo usuário do serviço. A diferença entre elas será suportada pelo poder concedente, na forma de um subsídio a ser pago por passageiro equivalente.

Trata-se, portanto, de um auxílio financeiro voltado diretamente a atenuar o ônus ao passageiro, já fortemente impactado pelas dificuldades do momento econômico extremamente delicado que o Brasil, assim como diversas nações em todo o mundo, vem enfrentando no pós-pandemia da covid-19.

Por todo o exposto, rogamos o empenho de Vossa Excelência e dos demais Vereadores com assento nesta Laboriosa Casa Legislativa no sentido da discussão e aprovação desta propositura.

#### **REQUISITOS LEGAIS - ARTIGO 16 DA LEI Nº 101/2000**

Por fim, cumpre ressaltar que, em obediência ao disposto na Lei Complementar 101, de 4 de maio de 2000, em seu artigo 16, **o Poder Executivo apresentou declaração de que há compatibilidade e adequação da despesa constante do referido Projeto a Lei**



de Responsabilidade Fiscal - (PPA, LOA e LDO) e estimativa de impacto orçamentário financeiro.

Diante disso, sob o aspecto legislativo formal, ora em análise, a proposição em exame se afigura revestida da condição legal no que concerne tanto à competência quanto à iniciativa, que é privativa do Chefe do Poder Executivo, não existindo obstáculos legais a sua tramitação nesta Casa de Leis, ressalvando que a análise do mérito compete única e exclusivamente ao Douto Plenário desta Casa de Leis.

### QUORUM

Sendo assim, temos a esclarecer que para a sua aprovação é exigido quórum de **maioria absoluta dos membros da Câmara**, nos termos do artigo 53, §2º, alínea "i" da Lei Orgânica Municipal e artigo 56, inciso I do Regimento Interno da Câmara Municipal de Pouso Alegre.

### CONCLUSÃO

Por tais razões, exara-se parecer favorável ao regular processo de tramitação do **Projeto de Lei 1.325/2022**, para ser para ser submetido à análise das 'Comissões Temáticas' da Casa e, posteriormente, à deliberação Plenária.

Salienta-se que, o parecer jurídico, ora exarado, é de caráter meramente opinativo, sendo que a decisão final a respeito, compete exclusivamente aos ilustres membros desta Casa de Leis. É o modesto entendimento e parecer, S.M.J.

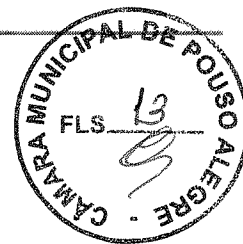
  
**Rodrigo Moraes Pereira**  
OAB/MG nº 114.586



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



PARECER Nº 107 /2022

## RELATÓRIO

A Comissão de Legislação, Justiça e Redação da Câmara Municipal de Pouso Alegre- MG, no uso de suas atribuições legais para exame DO PROJETO DE LEI Nº 1.325/2022- QUE “ALTERA A LEI MUNICIPAL Nº 6.431, DE 21 DE JULHO DE 2021, PARA AUTORIZAR A FIXAÇÃO DE TARIFA SOCIAL, MEDIANTE O PAGAMENTO DE SUBSÍDIO POR PASSAGEIRO EQUIVALENTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

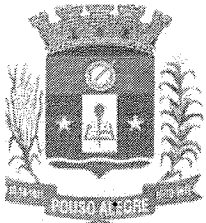
### FUNDAMENTAÇÃO E CONCLUSÃO DA RELATORIA

Conforme o artigo 67 e seguintes, do Regimento interno desta Casa, combinado com o artigo 37 e parágrafos, da Lei Orgânica do Municipal, são atribuições das Comissões Permanentes o estudo e a emissão de parecer acerca das proposições que lhe são apresentadas e, à esta Comissão de Permanentes o estudo e a emissão de parecer acerca das proposições que lhe são apresentadas e, à esta Comissão de Legislação, Justiça e Redação cabe especificamente, nos termos do artigo 68, do Regimento Interno, examinar as proposições referentes às matérias desta natureza que trata este referido Projeto de Lei.

O Projeto em estudo tem como objetivo alterar a lei municipal 6.431/2021 para autorizar a tarifa social mediante subsídio por passageiro equivalente do sistema de transporte público e dá outras providências. O Projeto de Lei em análise, nos termos do seu artigo primeiro (1º), A Lei Municipal nº 6.431, de 21 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações: I— Tarifa Técnica: custo por passageiro equivalente do serviço público de transporte coletivo calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de concessão; A - Tarifa Pública ou Social: preço público pago pelo usuário do serviço público de transporte coletivo.” (NR) “Art. 11-A. Uma vez calculada a Tarifa Técnica, fica o Poder Executivo autorizado a fixar Tarifa Pública ou Social, bem como a realizar o pagamento de subsídio por passageiro equivalente, em valor correspondente à diferença entre a Tarifa Técnica e a Tarifa Social, como forma de assegurar a modicidade do preço público a ser pago pelo usuário do serviço de transporte coletivo. Parágrafo único. O subsídio por passageiroequivalente poderá ser pago até o limite anual de 1, 7% (um vírgula sete por cento) da receita corrente líquida do Município, prevista na Lei Orçamentária.”(NR). “Art. 12-A. No exercício de 2022, as despesas decorrentes da presente lei correrão à conta da dotação orçamentária da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes nº 002.0015.0026.0782.0013.2652.3336045.200101.”(NR). Art. 2º. Revogadas as disposições em contrário, esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

17/12/2022 09:52:10 AM Nº 107/2022

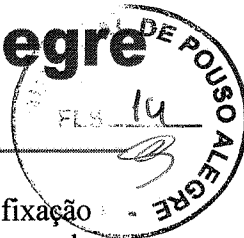




# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



Na justificativa encontramos o Projeto de Lei tem por objetivo autorizar a fixação de Tarifa Social, bem como o pagamento de subsídio por passageiro equivalente do sistema de transporte coletivo. A empresa concessionária do serviço público de transporte coletivo deste Município apresentou requerimento de aumento tarifário, com fundamento no artigo 26 do vigente contrato de concessão. Alegou, com base nos parâmetros da planilha GEIPOT, adotada pelo Edital de concessão, que a tarifa urbana deveria ser fixada em R\$6,05 (seis reais e cinco centavos); e a tarifa rural, em R\$8,05 (oito reais e cinco centavos). O requerimento foi submetido à análise técnica da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT, que analisou os documentos e realizou ajustes nos cálculos apresentados pela concessionária, sempre no sentido de conformá-los fielmente à realidade e aos parâmetros editalícios e contratuais. A SMTT concluiu, então, que o valor da tarifa urbana deveria ser reajustado dos atuais R\$3,80 (três reais e oitenta centavos) para R\$5,80 (cinco reais e oitenta centavos); e que a tarifa rural deveria ser reajustada dos atuais 5,10 (cinco reais e dez centavos) para R\$7,70 (sete reais e setenta centavos). Com efeito, é notória a elevação dos preços dos itens que compõem a base de custos do sistema de transporte coletivo de passageiros, entre os quais estão óleo diesel, pneus, chassi e carroceria, todos presentes na planilha GEIPOT. Além disso, apesar da previsão contratual de reajustes anuais da tarifa, isso não ocorreu desde que a atual concessionária assumiu a prestação do serviço em 1º de abril de 2019. Restou evidenciada, pois, a necessidade de reajuste tarifário, o que, todavia, implicaria forte impacto ao passageiro pagante. Diante disso, a Secretaria Municipal de Administração e Finanças analisou a possibilidade de concessão de auxílio financeiro ao usuário do transporte coletivo urbano e rural, tendo concluído pela possibilidade de pagamento de subsídio/auxílio ao usuário no valor de R\$2,80 (dois reais e oitenta centavos) por passageiro/viagem, até o limite financeiro global de 1,7% (um vírgula sete por cento) da Receita Corrente Líquida. À presente propositura visa, portanto, alterar a Lei Municipal nº 6.431/2021 no sentido de criar a distinção entre a Tarifa Técnica, que corresponde ao custo por passageiro equivalente calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de concessão, e a Tarifa Social, que representa o preço público pago pelo usuário do serviço. A diferença entre elas será suportada pelo poder concedente, na forma de um subsídio a ser pago por passageiro equivalente.

Em relação a iniciativa e a competência do ente federativo, está de acordo com o art. 61, § 1º, I, alínea "b", que dispõe: Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição. § 1º - São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que: I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas; II - disponham sobre: a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração; b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;"

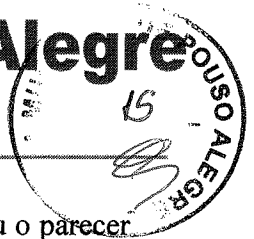
O projeto de Lei 1325/2022, tem amparo legal na Lei Orgânica Municipal ao dispor em seu artigo 214 da LOM: Art. 214. Compete ao Município, respeitadas as diretrizes estabelecidas pela União, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos ou de utilidade pública, relativos a transporte coletivo, escolar e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal.



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



Por sua vez, o Departamento Jurídico desta Casa, após análise, emitiu o parecer **FAVORÁVEL** à tramitação do Projeto de Lei em estudo, eis que não forma constatados obstáculos legais à tramitação do aludido Projeto de Lei.

Seguem anexas ao projeto de Lei a fonte de recursos e dotações orçamentárias além da declaração da adequação orçamentária e de compatibilidade com a lei de diretrizes orçamentárias com o plano plurianual.

Dessa forma, esta Comissão concluiu que o Projeto de Lei nº 1.325/2022 cumpriu as condições legais no que tange à competência e à iniciativa.

## CONCLUSÃO

Após análise do presente Projeto de Lei nº 1.325/2022, a Comissão verificou que a proposta se encontra com todos os requisitos legais preenchidos.

Diante dos fatos narrados, a Comissão de Legislação, Justiça e Redação **EXARA PARECER FAVORÁVEL** à tramitação do referido Projeto de Lei, julgando-o apto a ser apreciado pelo Plenário desta Edilidade. É o nosso parecer.

Pouso Alegre, 17 de maio de 2022.

ELIZELTO Assinado de  
GUIDO forma digital por  
PEREIRA:0 ELIZELTO GUIDO  
49466026 PEREIRA:049466  
02607  
07 Dados:  
2022.05.17  
15:34:09 -03'00'

Elizelto Guido  
Relator

ANTONIO DIONICIO Assinado de forma digital por  
ANTONIO DIONICIO  
PEREIRA:342092396 PEREIRA:34209239615  
15 Dados: 2022.05.17 16:42:36  
-03'00'

Dionício do Pantano  
Presidente

OLIVEIRA Digitally signed by  
OLIVEIRA ALTAIR  
AMARAL:49564579  
64579600 500  
Date: 2022.05.17  
16:34:14 -03'00'

Oliveira Altair  
Secretário



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



Pouso Alegre, de 16 Maio de 2022

### **PARECER DA COMISSÃO PERMANENTE DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (CAP)**

#### RELATÓRIO:

A Comissão de Administração Pública da Câmara Municipal de Pouso Alegre – MG, no uso de suas atribuições legais para exame **PROJETO DE LEI Nº1325, DE 16 DE MAIO DE 2022**, que “*altera a Lei Municipal nº 6.431, de 21 de julho de 2021, para autorizar a fixação de Tarifa Social, mediante o pagamento de subsídio por passageiro equivalente do sistema de transporte*”, emite o respectivo parecer e voto, nos termos regimentais.

#### FUNDAMENTAÇÃO E CONCLUSÃO DA RELATORIA:

A Constituição da República Federativa do Brasil assegura aos Municípios o direito de legislar sobre assuntos de interesse local, conforme art. 30, I. Conseqüentemente, a CRFB, o art. 39 da Lei Orgânica do Município de Pouso Alegre, carrega para o Poder Legislativo municipal o dever de “*identificar os interesses da comunidade*”, e “*dispor normativamente sobre eles*”.

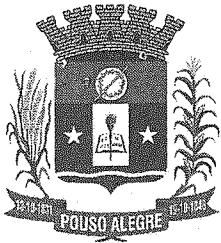
A seu turno, garantindo o devido processo legislativo, o artigo 37 e parágrafos da Lei Orgânica, e o artigo 67 e seguintes do Regimento Interno Câmara Municipal de Pouso Alegre, atribuem às Comissões Permanentes, o estudo e a emissão de parecer acerca das proposições que lhe são apresentadas, competindo a Comissão de Administração Pública (art. 70, RICMPA), o dever de examinar as proposições referentes as matérias desta natureza, vale dizer:

A expressão “Administração Pública” pode ser empregada em diferentes sentidos:

1º – Administração Pública em sentido subjetivo, orgânico ou formal é o conjunto de agentes, órgãos e entidades públicas que exercem a função Administrativa.

2º – Administração Pública em sentido objetivo, material ou funcional, mais adequadamente denominada “administração pública” (com iniciais minúsculas), é a atividade estatal consistente

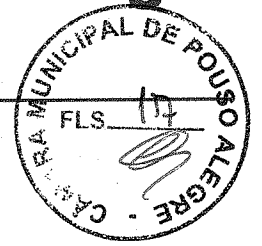
542.17/05/2022 06:17:19 0044-0031 700-100-0000000



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



em defender concretamente o interesse público. No que diz respeito ao aspecto material da administração pública, isto é, utilizada a expressão para designar uma atividade estatal, pode-se distinguir a administração pública lato sensu, compreendendo tanto a função administrativa quanto a função política (ou de governo). Já administração pública stricto sensu abrange exclusivamente o desempenho da função administrativa (MAZZA, Alexandre. *Manual de direito administrativo*. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2012).

Neste contexto, a Comissão de Administração Pública analisou o Projeto de Lei nº1325, de 16 de Maio de 2022 de 2022, que "*altera a Lei Municipal nº 6.431, de 21 de julho de 2021, para autorizar a fixação de Tarifa Social, mediante o pagamento de subsídio por passageiro equivalente do sistema de transporte coletivo e dá outras providências*".

Com efeito, cada munícipe possui uma necessidade particular que o leva a se deslocar em determinado território, como, por exemplo, acesso a estabelecimentos públicos e particulares para aquisição de bens e serviços, exercício de atividades laborativas, etc. restando clara a importância do transporte coletivo, que se torna mola propulsora para transformação de estruturas econômicas e sociais.

A cidade que possui um **eficiente sistema de transporte público**, estruturado de forma a ligar as periferias aos principais centros comerciais, culturais, financeiros e econômicos, oportuniza para as populações que não dispõem de recursos financeiros para a aquisição de automóvel próprio, que tenham acesso aos postos de trabalho (localizados nas áreas centrais ou em outros locais, distantes de sua habitação) e que possam se desenvolver social e economicamente. Não se trata apenas de **oportunizar o acesso aos postos de trabalho**, mas também assegurar às populações rurais e às populações das periferias que tenham acesso aos equipamentos públicos ou privados de educação, saúde, cultura e lazer que possam lhe assegurar uma **melhor qualidade de vida**. Neste sentido, os transportes públicos agem como **mecanismos de inclusão social e de acesso aos bens e equipamentos públicos**, gerando com isso um desenvolvimento mais igualitário (...) através dos mesmos é possível viabilizar a **transformação e modernização das estruturas econômicas e sociais**. Nesta direção, é conveniente asseverar que no aspecto econômico, os transportes públicos favorecem que haja uma maior competitividade produtiva para as áreas menos desenvolvidas do Estado, favorece também a inserção de pessoas residentes em áreas desprovidas de



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



equipamentos e serviços indispensáveis ao seu desenvolvimento social e econômico, permitindo a acesso das mesmas a tais estruturas, além de permitir a concretização de outros benefícios econômicos correlatos. No **aspecto social**, os transportes públicos (e aqui nos referimos ao transporte público eficiente e de qualidade) **favorecem a concretização de inúmeros direitos sociais fundamentais**, tais como saúde, educação, habitação, liberdade de locomoção, urbanismo, ambiente, qualidade de vida, entre outros. (SILVA, Carlos Sergio Gurgel *in Transporte público como instrumento de efetivação do direito ao desenvolvimento urbano e rural*, RJLB, Ano 6, 2020. Disponível em [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2020/4/2020\\_04\\_0575\\_0606.pdf](https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2020/4/2020_04_0575_0606.pdf)).

Tanto assim o é, que a CRFB atribuiu aos transportes natureza fundamental social, a teor do **art. 6º**, tornando-se, portanto, essencial a sua proteção e promoção, de modo que se minimize os “*custos sociais*” (*congestionamentos, poluição ambiental, preço dos combustíveis enervamento, fadiga, tempo perdido*) (SILVA, Carlos Sergio Gurgel, ob. cit.) e assimetrias sociais e regionais.

O Constituinte, visando a concretização do **direito social** ao transporte, a teor do **art. 30, V**, cominou para o **poder público municipal** o dever de organizar, executar e administrar o serviço público de transporte, de forma direta por sob regime de concessão. Já no contexto municipal, em compasso com a CRFB, sancionou o Poder Executivo a **Lei 5710/2016**, regulamentando o “*Serviço de Transporte Coletivo - Urbano e Rural - do Município de Pouso Alegre*” caracterizado como **serviço essencial**, “*prestado de forma adequada ao pleno atendimento do usuário e de acordo com a legislação vigente e as condições do contrato de concessão*” (arts. 1º e 2º).

Outrossim, como já assinalado, o transporte é **serviço público** que deve ser prestado pelo município ou terceiro, sob regime de concessão (Lei Orgânica do Município, no art. 216-A). O Município optou por concessão de outorga de concessão do serviço de transporte coletivo urbano e rural, assim, publicou **edital de Concorrência Pública 05/2017**, ensejando processo licitatório, cujo resultado assegurou o direito de a Expresso Planalto Transporte e Logística Ltda prestar o transporte no município sulmineiro.

É importante assinalar que tanto o edital quanto o Contrato de Concessão observaram não apenas a Lei Orgânica Municipal, mas disposições previstas nas **Leis**



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



8666/93, que institui *normas para licitações contratos da Administração Pública*; Lei 8987/95, que dispõe sobre o *regime de concessão dos serviços públicos*; Lei 12587/12 que institui as *diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*; Lei 13.460/2017, que dispõe sobre a *participação, proteção e defesa dos direitos dos usuários dos serviços públicos da administração pública*; e Lei 5710/16, que *regulamenta o transporte público urbano e rural em Pouso Alegre*, restando indubitável o cumprimento do princípio da legalidade, conforme art. 37 da CRFB e art. 13 da Constituição de Minas Gerais, *verbis*:

Art. 13. A atividade de administração pública dos Poderes do Estado e a de entidade descentralizada se sujeitarão aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e razoabilidade.

Como ensina Maria Sylvia Z. Di Pietro:

Segundo o princípio da legalidade, a Administração Pública só pode fazer o que a lei permite. No âmbito das relações entre particulares, o princípio aplicável é o da **autonomia da vontade**, que lhes permite fazer tudo o que a lei não proíbe. Essa é a ideia expressa de forma lapidar por Hely Lopes Meirelles (2003:86) e corresponde ao que já vinha explícito no artigo 4º da Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, de 1789: "a liberdade consiste em fazer tudo aquilo que não prejudica a outrem; assim, o exercício dos direitos naturais de cada homem não tem outros limites que os que asseguram aos membros da sociedade o gozo desses mesmos direitos. Esses limites somente podem ser estabelecidos em lei". No direito positivo brasileiro, esse postulado, além de referido no artigo 37, está contido no artigo 5º, inciso II, da Constituição Federal que, repetindo preceito de Constituições anteriores, estabelece que "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei". Em decorrência disso, a Administração Pública não pode, por simples ato administrativo, conceder direitos de qualquer espécie, criar obrigações ou impor vedações aos administrados; para tanto, ela depende de lei (*Direito administrativo* – 33. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020).

Hely Lopes Meirelles complementa:

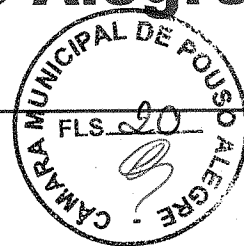
A Lei n. 9.784/99, prevê, assim como a Constituição da República, o princípio da legalidade como de obrigatoria observância pelo



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

## Gabinete Parlamentar



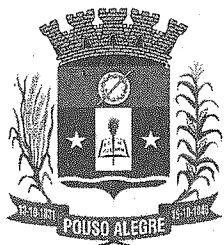
administrador público, de forma que a atuação deste não depende de qualquer vontade pessoal, estando vinculado a lei administrativa que, normalmente, trata de matéria de ordem pública cujos preceitos não poderão ser descumpridos, ou seja, a natureza da função pública determina que os gestores devam cumprir os deveres e exercer os poderes que a lei impõe (MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2012).

Neste aspecto, conforme contrato de concessão assinado com o Município, obrigou a Expresso Planalto a prestar serviço público de transporte coletivo pelo prazo de 20 anos, utilizando uma frota mínima de 56 (cinquenta e seis) veículos. Também, obrigou a concessionária citada a fornecer pleno atendimento do usuário, com a oferta de serviço de transporte regular, contínuo, pontual, dentre outros, garantindo pela cobrança de **tarifas módicas**, em compasso com a determinação do **artigo 216A, §3º**, a Lei Orgânica do Município. Vale dizer, quanto a tarifa cobrada pela concessionária, o **art. 175 da CRB** incumbiu a lei (municipal) o dever de regulamentar a política tarifária visando a oferta de serviço público de forma adequada. E assim, o art. 29 da Lei 5710/96, do Município de Pouso Alegre, dispôs:

**Art. 29.** A política de preços, tarifas e reajustes será definida pelo Chefe do Poder Executivo, após análise, por corpo técnico designado por Portaria, da planilha de custo apresentada, com emissão de parecer conclusivo encaminhado ao CMTT para deliberação pelo Chefe do Poder Executivo, atendendo as seguintes diretrizes:

- I – promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II – melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III – ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal;
- IV – contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V – simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI – modicidade da tarifa para o usuário;
- VII – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades, e
- VIII – estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

Ocorre que, no cenário presente, notórios são os fatores externos e internos que vêm impactando sobremaneira no serviço prestado não apenas pela concessionária



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



Expresso Planalto, mas todas empresas de transporte coletivo urbano, como aumento do óleo diesel, reajustes salariais das categorias de trabalhadores, inflação acumulada superior a 12% (doze por cento), resultando em desequilíbrio contratual, médio, no setor de transporte urbanos, de 40% (quarenta por cento), segundo o periódico EXAME (disponível em <https://exame.com/economia/transporte-publico-inflacao-2022/>). Inclusive, no Senado, restou iniciado o Projeto de Lei nº 4392/2021, que objetiva assegurar subsídios federais ao transporte urbano, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão do transporte público coletivo, impactados pela "pandemia de covid-19" e "aumento dos gastos orçamentários enfrentados pelos municípios", com "déficit acumulado desde março de 2020 ultrapassa[ndo] R\$ 16 bilhões".

(SENADO, disponível em <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2022/02/16/subsidio-ao-transporte-urbano-tem-apoio-unanime-e-segue-para-a-camara>). O Projeto de Lei está em tramitação na Câmara dos Deputados, não havendo prazo para aprovação e sanção presidencial.

Assim, na Justificativa do Projeto de Lei, aduziu o Município que notória é a "elevação dos preços dos itens que compõem a base de custos do sistema de transporte coletivo de passageiros, entre os quais estão óleo diesel, pneus, chassi e carroceria (...)".

Daí, para enfrentamento das adversidades apontadas, formulou a Expresso Planalto, pedido de reajuste tarifário, acolhido e reconhecido parcialmente pelo Município, conforme narrado na Justificativa do Projeto de Lei:

A empresa concessionária do serviço público de transporte coletivo deste Município apresentou requerimento de aumento tarifário, com fundamento no artigo 26 do vigente contrato de concessão. Alegou, com base nos parâmetros da planilha GEIPOT, adotada pelo Edital de concessão, que a tarifa urbana deveria ser fixada em R\$6,05 (seis reais e cinco centavos); e a tarifa rural, em R\$8,05 (oito reais e cinco centavos).

O requerimento foi submetido à análise técnica da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT, que analisou os documentos e realizou ajustes nos cálculos apresentados pela concessionária, sempre no sentido de conformá-los fielmente à realidade e aos parâmetros editalícios e contratuais.

A SMTT concluiu, então, que o valor da tarifa urbana deveria ser reajustado dos atuais R\$3,80 (três reais e oitenta centavos) para





# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



R\$5,80 (cinco reais e oitenta centavos); e que a tarifa rural deveria ser reajustada dos atuais 5,10 (cinco reais e dez centavos) para R\$7,70 (sete reais e setenta centavos).

O pedido de revisão tarifária com lastro na alteração de custos e despesas decorrentes da prestação de serviços pela concessionária encontra chancela no **art. 31 da Lei 5710/96**:

**Art. 31.** A revisão da planilha de custos-padrão será determinada pelo Chefe do Executivo sempre que ocorrerem alterações nas especificações dos serviços, seja de ordem quantitativa ou qualitativa, ou diante da ocorrência de caso fortuito ou de força maior que comprometa o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Trata-se de medida que garantirá a manutenção de equilíbrio econômico-financeiro, consistente na *"relação que se estabelece, no momento da celebração do contrato, entre o encargo assumido pelo contratado e a contraprestação assegurada pela Administração"*, como ensina Maria Sylvia Z. Di Pietro (*Direito administrativo – 33. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020*).

Na realidade, todos os contratos, sejam eles públicos ou privados, supõem a existência de um equilíbrio financeiro que, conforme demonstrado por Gaspar Ariño Ortiz (1968:6), costuma ser visto sob dois aspectos: o da **equivalência material** das prestações, ou seja, a equivalência objetiva, atendendo à valoração econômica das contraprestações e invocando em sua defesa um ideal de justiça comutativa; e o da **equivalência subjetiva**, atendendo ao valor subjetivo que para cada uma das partes tem a prestação da outra. (...). No direito brasileiro, entende-se que, seja nas áleas administrativas, seja nas áleas econômicas, o contratado tem direito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por força do artigo 37, XXI, da Constituição, que exige, nos processos de licitação para obras, serviços, compras e alienações, sejam mantidas "as condições efetivas da proposta" (Di Pietro, ob. cit., grifos).

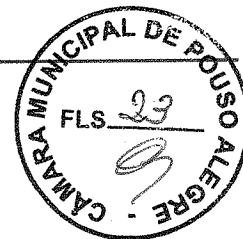
A Lei nº 8.666/93, no art. 65, inciso II, e §§ 5º e 6º, e a Lei nº 8.987/95, no art. 9º e parágrafos, asseguram o direito das partes ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato, chancelando o Supremo Tribunal Federal, por inúmeras vezes, cláusula de reajustamento de tarifas do serviço público de transporte, como se depreende Recurso Extraordinário RE 191.532 (DJ de 29/8/1997).



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



Assim, chega-se ao cume do debate com a seguinte questão: *respaldar o pedido de aumento da tarifa em favor da concessionária ou manter tarifas módicas e acessíveis a todos cidadãos?*

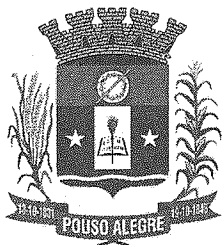
O contrato, realizado sob império da **legalidade**, é ato jurídico válido que assegura direitos e deveres à ambas as partes, tornando-se defeso a “*flutuação*” dos direitos e afronta ao **art. 2º, da Lei 9784/99** (Di Pietro, Maria Sylvia *in Direito administrativo* – 33. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020).

A lição de JJ Gomes Canotilho merece se transcrição no presente Parecer da CAP:

“o homem necessita de segurança para conduzir, planificar e conformar autônoma e responsabilmente a sua vida. Por isso, desde cedo se consideravam os princípios da segurança jurídica e proteção à confiança como elementos constitutivos do Estado de direito. Estes dois princípios – segurança jurídica e proteção à confiança – andam estreitamente associados, a ponto de alguns autores considerarem o princípio da proteção da confiança como um subprincípio ou como uma dimensão específica da segurança jurídica. Em geral, considera-se que a segurança jurídica está conexonada com elementos objetivos da ordem jurídica – garantia de estabilidade jurídica, segurança de orientação e realização do direito – enquanto a proteção da confiança se prende mais com as componentes subjetivas da segurança, designadamente a calculabilidade e previsibilidade dos indivíduos em relação aos efeitos jurídicos dos actos” (*Direito constitucional e teoria da Constituição*. Coimbra: Almedina, 2000).

Além disso, sabido é que eventual negativa ao pedido de recomposição poderia configurar violação de direitos legítimos da concessionária, podendo gerar a rescisão do contrato e consectários indenizatórios, com prejuízos diretos para coletividade municipal, como a suspensão do serviço público até o cumprimento da totalidade das obrigações pela Administração Pública. Como ensina Di Pietro (*Direito administrativo* – 33. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020):

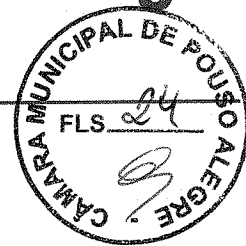
A rescisão amigável e a judicial devem ser requeridas nos casos estabelecidos nos itens XIII a XVI do artigo 78, abrangendo os chamados **fatos da Administração**: (...) atraso superior a 90 dias dos



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



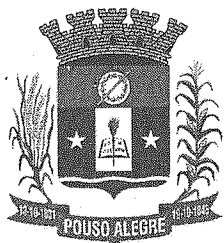
pagamentos devidos pela Administração decorrentes de obras, serviços ou fornecimento, ou parcelas destes, já recebidos ou executados, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra, assegurado ao contratado o direito de optar pela suspensão do cumprimento de suas obrigações até que seja normalizada a situação (grifos).

Noutra quadra, não garantir o ente municipal a **modicidade** das tarifas cobradas no fornecimento de transporte equivale a **redução de mobilidade e prejuízo para o exercício de direitos e desenvolvimento econômico e social de Pouso Alegre**, impactando, ademais, no **orçamento das famílias**, principalmente de baixa renda.

A tarifa do transporte influencia diretamente na renda das famílias. Segundo levantamento do Instituto Mobilize, os gastos com transporte representam mais de 10% do orçamento mensal dos moradores de capitais brasileiras. Os usuários de Belo Horizonte, por exemplo, **destinam 16,7% de sua renda para o transporte**. É um cenário diferente de cidades europeias, por exemplo, onde as tarifas são menores. Em Madri e Copenhague, gastos com passagens representam aproximadamente 6% da renda do usuário. Nos Estados Unidos, isso pode pesar ainda menos. Calcula-se que os nova-iorquinos gastem apenas 3% do orçamento com o transporte coletivo. O subsídio estatal do transporte coletivo na Europa e Estados Unidos pode chegar a 70% dos custos de operação com o sistema. (...) no Brasil, remunera-se por passageiro transportado e que cortar gastos é reduzir a qualidade. 'Isso implica em diminuir o número de viagens e de linhas, fundir linhas, demitir trocadores, reduzir a presença de outros agentes de controle'" (ESTADÃO, disponível em <https://mobilidade.estadao.com.br/>; grifos).

Assim, o **incremento** de uma **política de mobilidade**, que fomentasse o debate público subsidiado por critérios técnicos e necessidades efetivas em favor dos usuários, seria a medida mais acertada e capaz de beneficiar efetivamente a coletividade.

No que tange à participação da população na definição de políticas públicas de transportes públicos, convém recordar que planejar a estrutura e operacionalização do transporte público constitui um aspecto do planejamento do ordenamento do território e



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



principalmente do planejamento urbano, na medida em que os transportes públicos se concentram nos centros urbanos ou para estes confluem. Torna-se imperioso que na elaboração e operacionalização do transporte público de passageiros, os atuais ou futuros usuários deste tipo de transporte sejam ouvidos, e mais ainda, que tenham direito de voto (diretamente ou por meio de delegados). Este factor é determinante para a qualidade na oferta do serviço de transporte público, e mais ainda, para a satisfação do interesse público, razão de ser da actuação estatal. O critério não deve ser apenas técnico para a escolha das linhas de transportes públicos, mas deve estar adstrito às necessidades da população. Sobre a importância e o papel da sociedade na definição de políticas públicas, Ricardo Hemany recorda que o direito social, especialmente em sua estrutura condensada, traduz se na abertura do processo de formação das decisões públicas para a sociedade, servindo de estímulo à construção de uma cidadania ativa, governante e à legitimação de ações estatais, a partir de uma cogestão. Ainda segundo este autor, este novo paradigma não rompe com o espaço institucional, mas permite à sociedade a maximização dos instrumentos de participação e controle. (SILVA, Carlos Sergio Gurgel *in Transporte público como instrumento de efetivação do direito ao desenvolvimento urbano e rural*, RJLB, Ano 6, 2020. Disponível em chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2020/4/2020\_04\_0575\_0606.pdf).

Ademais, para solução de problemas, enfrentamento e minimização dos custos e despesas decorrentes da prestação do serviço público, e demais fatores que impactam no transporte público municipal, ideal seria o **planejamento e implementação de soluções inovadoras e tecnológicas**, mas tudo isso demandaria prazo médio, em detrimento ao contexto que ora se apresenta, que reivindica ação urgente.

Desta forma, a aplicação da norma contida no **art. 11 da Lei 8997/95** é medida que se impõe para solução do pedido formulado pela concessionária sem prejuízo para o usuário do transporte coletivo.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Neste contexto, apresentou o Município proposta legislativa instituindo a **tarifa técnica**, consistente no preço público resultante de equação entre custos X remuneração do serviço, calculado nos termos do contrato encetado entre as partes, e a **tarifa social**, consiste no valor a ser despendido pelo passageiro dos ônibus que trafegam no município de Pouso Alegre. Conforme artigo 1º do projeto Legislativo, *verbis*:

*"Art. 4º .....*

*1 – Tarifa Técnica: custo por passageiro equivalente do serviço público de transporte coletivo calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de concessão;*

*I-A – Tarifa Pública ou Social: preço público pago pelo usuário do serviço público de transporte coletivo,"*

*(NR)*

*.....*

*"Art. 11-A. Uma vez calculada a Tarifa Técnica, fica o Poder Executivo autorizado a fixar Tarifa Pública ou Social, bem como a realizar o pagamento de subsídio por passageiro equivalente, em valor correspondente à diferença entre a Tarifa Técnica e a Tarifa Social, como forma de assegurar a modicidade do preço público a ser pago pelo usuário do serviço de transporte coletivo.*

*Parágrafo único. O subsídio por passageiro equivalente poderá ser pago até o limite anual de 1,7% (um vírgula sete por cento) da receita corrente líquida do Município, prevista na Lei Orçamentária" (NR).*

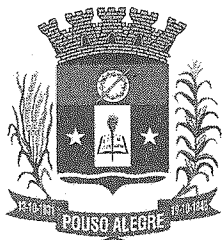
*.....*

*"Art. 12-A. No exercício de 2022, as despesas decorrentes da presente lei correrão à conta da dotação*

*orçamentária da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes nº 002.0015.0026.0782.0013.2652.3336045.2001001(NR)"*

Na Justificativa, assinalou o Autor do Projeto de Lei:

(...) apesar da previsão contratual de reajustes anuais da tarifa, isso não ocorreu desde que a atual concessionária assumiu a prestação do serviço em 1º de abril de 2019.



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



Restou evidenciada, pois, a necessidade de reajuste tarifário, o que, todavia, implicaria forte impacto ao passageiro pagante. Diante disso, a Secretaria Municipal de Administração e Finanças analisou a possibilidade de concessão de auxílio financeiro ao usuário do transporte coletivo urbano e rural, tendo concluído pela possibilidade de pagamento de subsídio/auxílio ao usuário no valor de R\$2,80 (dois reais e oitenta centavos) por passageiro/viagem, até o limite financeiro global de 1,7% (um vírgula sete por cento) da Receita Corrente Líquida.

À presente propositura visa, portanto, alterar a Lei Municipal nº 6.431/2021 no sentido de criar a distinção entre a Tarifa Técnica, que corresponde ao custo por passageiro equivalente calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de concessão, e a Tarifa Social, que representa o preço público pago pelo usuário do serviço. A diferença entre elas será suportada pelo poder concedente, na forma de um subsídio a ser pago por passageiro equivalente.

Trata-se, portanto, de um auxílio financeiro voltado diretamente a atenuar o ônus ao passageiro, já fortemente impactado pelas dificuldades do momento econômico extremamente delicado que o Brasil, assim como diversas nações em todo o mundo, vem enfrentando no pós-pandemia da covid-19 (grifos).

A medida proposta na Casa Legislativa encontra lastro, também, na **Lei de Mobilidade Urbana – Lei 12.587 de 3 jan. 2012** –, cujos arts. 9º, §§3º e 5º, e 10º, PU, disciplinam:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público. (...).

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **déficit** ou **subsídio** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **déficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, **subsídios orçamentários**, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes: (...).

Parágrafo único. Qualquer **subsídio tarifário** ao custeio da operação do transporte público coletivo **deverá ser definido em contrato**, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

O economista do IPEA, Carlos Henrique Ribeiro, aduz:

O pano de fundo dessas normas é que o sistema de transporte público pode operar com uma tarifa que não necessariamente seja equivalente à remuneração unitária do operador, abrindo possibilidades para subvenções públicas e outras fontes de receitas, inclusive as originárias dos beneficiários indiretos e dos não usuários do sistema, também custearem o sistema, dentro de parâmetros de eficiência na operação (Ipea, 2012). A Lei das Concessões (8.987/1995) estabeleceu a obrigatoriedade de processos de revisão tarifária a fim de manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, além da necessidade de os gestores atenderem ao princípio estabelecido de modicidade tarifária quando fixarem o preço da tarifa pública. (DE CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro: *Aspectos regulatórios e conceituais das políticas tarifárias dos sistemas de transporte público urbano no Brasil*, Texto para Discussão, No. 2192, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, 2016).

Maria Sylvia Z. Di Pietro complementa:

A Lei nº 8.987/95 previu, no artigo 11, a possibilidade de previsão de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas; essas fontes de receitas devem ser indicadas no edital da licitação (art. 18, inciso VI) e devem compor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato (parágrafo único do art. 11) (*Direito administrativo* – 33. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020).

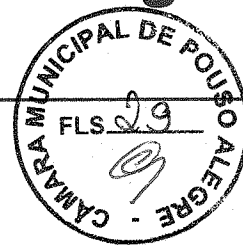
No edital de **Concorrência Pública 05/2017**, publicado pelo Município de Pouso Alegre, tem-se seguinte disposição:



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



5.2. Para efeito da modicidade tarifária, poderão, a qualquer tempo, serem adotados outros subsídios tarifários ou receitas alternativas/complementares, nos termos do art. 11 da Lei 8.987/95. Estas receitas serão consideradas para fins de equilíbrio econômico financeiro.

Já a **Cláusula 47 do Contrato de Concessão** assegura a modicidade das tarifas cobradas pela concessionária com fornecimento de recursos compensatórios para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Portanto, leis, edital de licitação e contrato de concessão respaldam a medida legislativa que institui a **tarifa social**, subsidiada com recursos públicos municipais. Não se trata de ato atípico ou ineficiente da Administração pública, ao reverso, sem recursos públicos o transporte coletivo torna-se incapaz de ser prestado conforme premissas já apontadas, conforme estudo da jornalista Roberta Soares, que aborda os contextos nacional e europeu concernentes à concessão de subsídio:

“Na Europa, para reforçar, a média de subsídios para os sistemas de transporte público - ônibus, metrô e trem - é superior a 50%. Ou seja, metade do custo de operação é coberto por outras fontes além da tarifa paga pelo passageiro.

Não existe, no setor de transporte público coletivo, consenso maior do que a necessidade de subsídio público para garantir a eficiência e qualidade do serviço para a população. Também é consenso que o custo da operação não pode ser financiado pela tarifa, ou seja, pelo passageiro.

Não é socialmente justo e, além disso, não dá certo. Nunca deu e não dará. É outro consenso no setor. Basta olhar alguns exemplos brasileiros - como os subsídios da cidade de São Paulo, que já chegam a 47% do custo operacional - e, principalmente, os do mundo afora.

A discussão sobre a importância do subsídio ganhou força com a decisão do governo de Pernambuco e do governo federal de estadualizar o Metrô do Recife e, em seguida, conceder a gestão e operação para a iniciativa privada. O entendimento é de que a ausência de investimentos públicos levou à essa situação.

Na Europa, para reforçar, a média de subsídios para os sistemas de transporte público - ônibus, metrô e trem - é superior a 50%. Ou seja, metade do custo de operação é coberto por outras fontes além da tarifa paga pelo passageiro.

No Brasil, a média de cobertura do custo do transporte com subsídios é de 24,7%. Quem puxa essa média para cima, entretanto, são poucas





# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



idades. É o caso de São Paulo (maior referência no Brasil, com um índice de 47% há mais de dez anos) e o Distrito Federal (embora recente, de 50%). (...).

Pelo levantamento, 117 sistemas implementaram subsídios em todo o Brasil, 37 possuem subsídios definitivos atualmente, 80 receberam somente subsídios pontuais após o início da pandemia de covid-19 e 22 entre esses sistemas já concediam subsídios definitivos antes do início da crise sanitária.

“Antes da pandemia, tínhamos menos de uma dezena de sistemas que praticavam – sem considerar as que praticam tarifa zero – a diferenciação entre tarifa de remuneração e tarifa pública. Hoje, a exemplo de São Paulo, Curitiba e Brasília, estamos com mais de uma centena de sistemas subsidiando o serviço, como medida para garantir a prestação do serviço” (Disponível em <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2022/05/15007793-transporte-publico-sem-subsidio-nao-da-certo-essa-e-a-regra-no-mundo-e-deveria-ser-no-brasil.html>).

No mesmo sentido, Oliveira Filho assinala.

São Paulo injeta no TP anualmente R\$ 1,6 bilhão, o equivalente a subvencionar 30% do custo total de seu sistema. Enquanto Brasília destina cerca de R\$ 500 milhões do orçamento municipal para subsidiar 40% do custo do transporte local. Pesquisas apontam que, em situação hipotética, na qual se queira fornecer TP a custo zero para toda população brasileira, os Governos deveriam injetar anualmente mais de R\$ 65 bilhões nos Sistemas de Transporte. Essa conta desconsidera novos investimentos e ajustes nas capacidades operacionais que porventura poderiam se mostrar necessários (OLIVEIRA FILHO, Ricardo José Barbosa de. Análise de políticas de subsídios ao transporte público de passageiros de Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR) / Ricardo José Barbosa de Oliveira Filho. 2017).

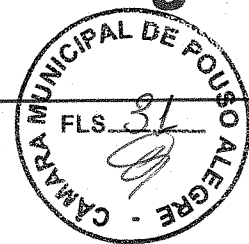
Portanto, a transferência de recursos públicos aos operadores de transporte é medida razoável, permitindo a redução de tarifas e beneficiando a coletividade. Mas é *“importante associá-los a critérios de eficiência e outras formas de regulação que desestimulem o aumento dos custos operacionais sem melhoria na qualidade dos serviços”* (CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro: *Aspectos regulatórios e conceituais das políticas tarifárias dos sistemas de transporte público urbano no Brasil*, Texto para Discussão, No. 2192, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, 2016), pelo que se



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



reforça a importância de projetos visando a implementação de soluções inovadoras e tecnológicas.

Em ambos os casos, o poder público local pode instituir um fundo específico para receber os recursos necessários do orçamento e de outras fontes específicas que poderão ser estipuladas na lei de criação desse fundo, como: receitas de exploração comercial atreladas ao sistema; receitas de publicidade; serviços atrelados à bilhetagem automática; receitas de estacionamento público; receitas de multas aplicadas; receitas de transferências de outros entes federativos; receitas de parcerias diversas etc. (CARVALHO, ob. cit., grifos).

Indubitável, portanto, a legalidade e legitimidade da proposta legislativa, compassadas com os fundamentos do Estado Democrático de Direito. Trata-se do Estado atuante sob o império do Direito com a missão de concretizar direitos e garantias na comunidade nacional, vale dizer, a legitimidade e efeito normativo do Direito não decorrem de estruturas legislativas estereis, mas são revelados no devido processo legislativo, que respalda recinto isonômico e pertinente para o debate dialógico entre cidadãos despojados da *"presunçosa autocracia (tirania) de "eus" solipsistas, inatos e pressupostamente contextualizados em seus absolutos e estratégicos saberes deontológicos"*. (LEAL, Rosemiro Pereira, *"Direitos Fundamentais do Processo na Desnaturalização dos Direitos Humanos."* In O Brasil que queremos. Reflexões sobre o Estado Democrático de Direito, Marcelo Galuppo (org.), Editora PUC-Minas, 2006, ps. 665-675). O Direito:

(...) contém uma *força inefável* que lhe confere, *"pela própria natureza"* (*sic!*), efeito normativo por enunciados só reveláveis aos juristas e provindos de um sujeito suposto personificado na ordem jurídica de um sistema social e político, exclui o PROCESSO como recinto dialógico (crítico-discursivo) de adrede escolha teórica à produção e balizamento do sentido normativo na criação, atuação, aplicação ou extinção do DIREITO. O livre-arbítrio na criação e aplicação ou extinção da norma fora do núcleo discursivo do PROCESSO, a partir de uma livre-vontade que não atende aos princípios autocríticos do PROCESSO na formação das opiniões e vontades, mistifica (mitifica) a produção e atuação do direito, tendo em vista que a vontade humana centrada num "eu" soberano (sábio em seu reinado) ou inatamente puro e isento de influências malévolas (razão pura ou dádiva metódica por certezas adquiridas na metodização) cria uma fé num direito natural fundador do justo e do certo e consequentemente delator obsessivo do injusto e do incerto.



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



(LEAL, ob. cit.)

A seu turno, o Estado Democrático de Direito tem como elemento nuclear, ponto de partida e destino de todas ações, a dignidade da pessoa humana, categoria axiológica aberta, heterogênea e plural que não se restringe à matriz kantiana, de modo a conformar apenas autonomia, autodeterminação e liberdade de cada pessoa, mas corresponde a um *"feixe de deveres e direitos"* que demanda o *"reconhecimento e proteção pela ordem jurídica"*, a *"consideração e respeito por parte do Estado e da comunidade"* (PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e o direito constitucional internacional*. 5ª edição, revista ampliada e atualizada. São Paulo: Max Limonad, 2002). A proposta legislativa é capaz de tutelar o direito à mobilidade, fomentar o desenvolvimento econômico e social, e promover todos demais projeto de vida, reconhecendo-os como válidos e relevantes (GALUPPO, Marcelo Campos. *Hermenêutica e jurisdição constitucional*. In: SAMPAIO, José Adércio Leite. CRUZ, Álvaro Ricardo de Sousa (coord.). *Hermenêutica e jurisdição constitucional*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004).

Patente, por derradeiro, o interesse público das medidas, porquanto objetivam bem-estar coletivo. Como ensina Alexandre Mazza *apud* José Santos Carvalho Filho:

Em defesa da concepção clássica de supremacia do interesse público, José dos Santos Carvalho Filho faz "a crítica da crítica" ao considerar a nova corrente como "pretensamente modernista", e que, na verdade, não seria possível negar a existência do princípio em nosso sistema porque:

- a) trata-se de corolário do regime democrático, calcado na preponderância das maiorias;
- b) se é evidente que em determinados casos o sistema jurídico assegura aos particulares garantias contra o Estado em certos tipos de relação jurídica, é mais evidente ainda que, como regra, deva respeitar-se o interesse coletivo em confronto com o interesse particular;
- c) a existência de direitos fundamentais não exclui a densidade do princípio da supremacia do interesse público;
- d) a "desconstrução" do princípio espelha uma visão distorcida e coloca em risco a própria democracia;
- e) a supremacia do interesse público suscita, não uma desconstrução, uma "reconstrução" por meio da necessária adaptação dos interesses individuais à dinâmica social.

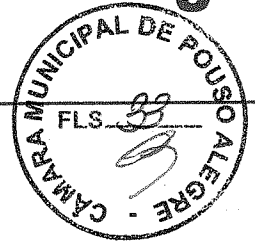
E conclui José dos Santos Carvalho Filho observando que a existência



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



do princípio é inevitável em qualquer grupo de pessoas, impondo-se que o interesse do grupo tenha primazia sobre o interesse dos indivíduos que o integram. Nas palavras do autor: "Elidir o princípio se revela inviável, eis que se cuida de axioma inarredável em todo tipo de relação entre corporação e indivíduo. A solução, destarte, está em ajustá-lo para que os interesses se harmonizem e os confrontos sejam evitados ou superados").

Maria Sylvia Z. Di Pietro arremata:

Esse princípio está presente tanto no momento da elaboração da lei como no momento da sua execução em concreto pela Administração Pública. Ele inspira o legislador e vincula a autoridade administrativa em toda a sua atuação (...) em primeiro lugar, as normas de direito público, embora protejam reflexamente o interesse individual, têm o objetivo primordial de atender ao interesse público, ao bem-estar coletivo (...). Em nome do primado do interesse público, inúmeras transformações ocorreram. Houveram uma ampliação das atividades assumidas pelo Estado para atender às necessidades coletivas, com a conseqüente ampliação do próprio conceito de serviço público. (...). Surgem, no plano constitucional, novos preceitos que revelam a interferência crescente do Estado na vida econômica e no direito de propriedade; assim são as normas que permitem a intervenção do Poder Público no funcionamento e na propriedade das empresas, as que condicionam o uso da propriedade ao bem-estar social (...). Tudo isso em nome dos interesses públicos que incumbe ao Estado tutelar (Di Pietro, Maria Sylvia Zanella Direito administrativo / Maria Sylvia Zanella Di Pietro. – 33. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020; grifos).

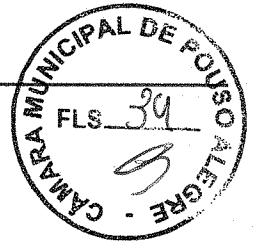
Diante do exposto, segue a conclusão deste parecer cujos termos estão devidamente apresentados.



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

- Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



## CONCLUSÃO:

Em conclusão, considerando a fundamentação exarada, a Comissão de Administração Pública manifesta-se **FAVORÁVEL À TRAMITAÇÃO** do Projeto de Lei 1325/2022, podendo prosseguir em tramitação nos termos da lei.

IGOR PRADO  
TAVARES:095428536  
02

Assinado de forma digital por  
IGOR PRADO  
TAVARES:09542853602  
Dados: 2022.05.17 13:22:53 -03'00'

Igor Tavares

Relator

MIGUEL SIMIAO  
PEREIRA  
JUNIOR:0796925666  
0

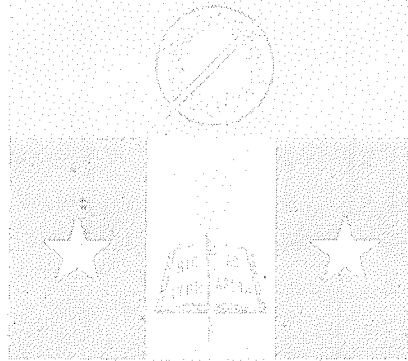
Assinado de forma digital  
por MIGUEL SIMIAO PEREIRA  
JUNIOR:07969256660  
Dados: 2022.05.17 15:09:14  
-03'00'

OLIVEIRA ALTAIR  
AMARAL:4956457  
9600

Digitally signed by OLIVEIRA  
ALTAIR AMARAL:49564579600  
Date: 2022.05.17 13:25:16  
-03'00'

Vereador Miguel Junior Tomatinho  
Presidente

Vereador Oliveira Altair  
Secretário

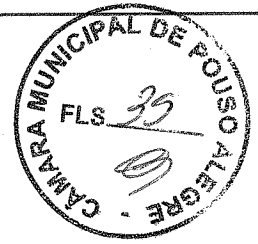




# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



Pouso Alegre, 17 de maio de 2022.

### **PARECER DA COMISSÃO PERMANENTE DE ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA (CAFO)**

#### RELATÓRIO:

A Comissão de Administração Financeira e Orçamentária da Câmara Municipal de Pouso Alegre – MG, no uso de suas atribuições legais para exame ao **PROJETO DE LEI Nº 1.325/2022 QUE “ALTERA A LEI MUNICIPAL Nº 6.431, DE 21 DE JULHO DE 2021, PARA AUTORIZAR A FIXAÇÃO DE TARIFA SOCIAL, MEDIANTE O PAGAMENTO DE SUBSÍDIO POR PASSAGEIRO EQUIVALENTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”**, emite o respectivo parecer e voto, nos termos regimentais.

#### FUNDAMENTAÇÃO E CONCLUSÃO DA COMISSÃO:

Conforme o artigo 67 e seguintes, do Regimento Interno desta Casa, combinado com o Artigo 37 e parágrafos, da Lei Orgânica Municipal, são atribuições das Comissões Permanentes o estudo e a emissão de parecer acerca das proposições que lhe são apresentadas e, a esta Comissão Permanente de Administração Financeira e Orçamentária cabe especificamente, nos termos do art.º 69, do Regimento Interno, examinar as proposições referentes as matérias desta natureza que trata este referido Projeto de Lei.

Esta Comissão constatou que o Projeto de lei nº 1.325/2022 tem como objetivo alterar a Lei Municipal nº 6.431, de 21 de julho de 2021, para autorizar a fixação de Tarifa Social, mediante o pagamento de subsídio por passageiro equivalente do sistema de transporte coletivo e dá outras providências.

À presente propositura visa, portanto, alterar a Lei Municipal nº 6.431/2021 no sentido de criar a distinção entre a Tarifa Técnica, que corresponde ao custo por passageiro equivalente calculado de acordo com a fórmula estabelecida no contrato de

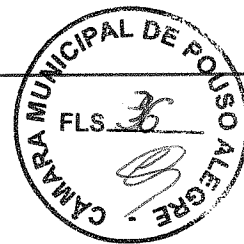
6208 - 7/25/2022 08:51:57 PM 11/11/2022 10:00:00 AM



# Câmara Municipal de Pouso Alegre

## - Minas Gerais -

Gabinete Parlamentar



concessão, e a Tarifa Social, que representa o preço público pago pelo usuário do serviço. A diferença entre elas será suportada pelo poder concedente, na forma de um subsídio a ser pago por passageiro equivalente.

Trata-se, portanto, de um auxílio financeiro voltado diretamente a atenuar o ônus ao passageiro, já fortemente impactado pelas dificuldades do momento econômico extremamente delicado que o Brasil, assim como diversas nações em todo o mundo, vem enfrentando no pós-pandemia da covid-19.

Por sua vez, o Departamento Jurídico desta Casa, após análise, emitiu o parecer Favorável, a Tramitação do Projeto em Estudo, eis que não foram constatados obstáculos legais à tramitação do aludido Projeto de Lei.

### CONCLUSÃO:

Após análise do presente Projeto de Lei nº 1.325/2022, verificou-se que a proposta se encontra com todos os requisitos legais preenchidos.

Diante dos fatos narrados, a Comissão Permanente de Administração Financeira e Orçamentária EXARA PARECER FAVORÁVEL à tramitação do referido Projeto, julgando-o apto a ser apreciado pelo Plenário desta Edilidade. É o nosso parecer.

ODAIR PEREIRA DE  
SOUZA:002771586  
80

Assinado de forma digital por  
ODAIR PEREIRA DE  
SOUZA:00277158680  
Dados: 2022.05.17 14:27:33  
-03'00'

Vereador Odair Quincote  
Relator

IGOR  
PRADO  
TAVARES:09  
542853602

Assinado de forma  
digital por IGOR  
PRADO  
TAVARES:095428536  
02  
Dados: 2022.05.17  
14:55:07 -03'00'

Vereador Igor Tavares  
Presidente

LEANDRO DE  
MORAIS  
PEREIRA:0891882  
4645

Assinado de forma digital  
por LEANDRO DE MORAIS  
PEREIRA:08918824645  
Dados: 2022.05.17  
15:39:30 -03'00'

Vereador Leandro Morais  
Secretário