



## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, TRANSPORTE E SISTEMA VIÁRIO

## PARECER AO PROJETO DE LEI N° 182/2017

## VOTO DO RELATOR

Erro material. Leia-se: <i>Parecer em 1º turno</i>
<i>no Projeto de lei nº</i>
<i>182/17.</i>
<i>H.M. (28/6)</i>

## Relatório

Trata-se do projeto de Lei de nº 182/2017 de autoria do Ilustre Vereador Eduardo da Ambulância com a seguinte ementa: "Altera a Lei nº 8.224/01 que autoriza implantar bilhetagem eletrônica nos coletivos, proíbe a substituição das catracas e garante emprego dos operadores na forma que menciona."

Após o recebimento pelo presidente da Câmara (fls. 16) esta proposição foi encaminhada às comissões de (i) Legislação e Justiça, (ii) Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, (iii) Direitos Humanos e Defesa do Consumidor e (iv) Administração Pública.

Na Comissão de Legislação e Justiça foi designado o Vereador Wellington Magalhães como relator que, após não ter resposta tempestiva da diligência solicitada, proferiu seu parecer pela "constitucionalidade, ilegalidade e Regimentalidade do Projeto 182/2017". E, em 27/06/2017, houve a aprovação do parecer pela Comissão.

Conforme denota-se do recebimento deste Projeto pelo Excelentíssimo Presidente desta Casa Popular, compete a esta colenda comissão de Desenvolvimento Econômico emitir parecer especificamente ao contido na alínea "d" do inciso "V" do artigo 52 do Regimento Interno.

Designado Relator para emitir parecer sobre a aludida proposição, é nessa condição que passo a fundamentar o voto.



### Fundamentação

A Constituição Federal dispõe no artigo 30 que compete aos municípios “V - **organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;**”.

No mesmo sentido, a Lei Orgânica do Município prevê no artigo 193 que: “**Art. 193 - Incumbe ao Município, respeitadas as legislações federal e estadual, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal.**”.

Ainda, o art. 2º da Lei Municipal 5.953/1991 dispõe que é competência da BHTRANS “... planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros (...) respeitadas a legislação federal e a estadual pertinentes, bem como o planejamento urbano do Município.

Além disso, conforme manda o regimento interno, cabe a esta comissão o escrutínio deste projeto especificamente sobre:

Art. 52 - A competência de cada comissão permanente decorre da matéria compreendida em sua denominação, incumbindo especificamente à:

V - Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário:

**d) planejamento e gerenciamento do transporte público coletivo e individual;**

A ilustre iniciativa do Vereador Eduardo da Ambulância em criar unidade tarifária padrão para o transporte público coletivo e definir regras para comercialização de crédito eletrônico, entre outros, é uma proposição com tema muito relevante para a sociedade, que merece atenção e ampla discussão.

Todavia, entendo que as questões abordadas no projeto são de competência do órgão de trânsito municipal. Além disso, vale destacar que a norma jurídica deve ser abstrata, ou seja, trazer um dispositivo legal que seja dinâmico ao longo do tempo, possibilitando inovações tecnológicas. O presente projeto, da forma que foi redigido, engessa a administração pública, pois limita a tarifa em 1 unidade padrão. Em outras palavras, não permitiria alguns benefícios aos usuários portadores do cartão BHBUS com descontos nas integrações e tarifa máxima, por exemplo nos domingos e feriados. Daí a importância de zelar por uma legislação que seja dinâmica e atual, que não impeça avanços tecnológicos e logísticos.



Ainda, vale destacar que, como respondido pela própria BHTRANS, em requerimento proposto pela Comissão de Legislação e Justiça, desta Colenda Casa Legislativa, "o Projeto de Lei n° 182/2017 colide com as definições estabelecidas na Lei Federal n° 7.418/1985, que estabelece de forma objetiva a finalidade do vale transporte para auxílio ao trabalhador nos seus deslocamentos residência-trabalho e vice-versa, é nosso entendimento que a proposta do Projeto de Lei N° 182/2017, não aponta viabilidade para a sua aprovação.". Nesse sentido:

"Considerando que a política tarifária aplicada ao serviço de transporte da Capital que beneficia usuários portadores do cartão BHBUS com descontos nas integrações e tarifa máxima por sentido nos domingos e feriados, sofreria impacto negativo com a criação da unidade tarifária padrão proposta no Projeto de Lei n° 182/2017;

Considerando que a atualização dos valores dos créditos eletrônicos a cada variação dos valores das tarifas poderá gerar ônus que impactarão o equilíbrio dos contratos, podendo implicar em elevação das tarifas, prejudicando usuários e empresas compradoras de vale transporte;

Considerando que o tempo previsto para utilização dos créditos eletrônicos, um ano, se mostra suficiente para sua concretização;

Considerando que os saldos de crédito eletrônico comercializados e não revalidados retomam para o sistema como receitas complementares, compondo a arrecadação geral apurada a cada revisão tarifária ou contratual, contribuindo com a modicidade das tarifas praticadas no serviço e que, a validade ilimitada do crédito eletrônico inibiria esse benefício, podendo gerar novo ônus com impacto sobre o valor da tarifa e novo prejuízo aos usuários pagantes e empresas compradoras de vale transporte;

Considerando que o mecanismo de atualização monetária dos saldos remanescentes de crédito eletrônico pelo índice de correção das tarifas, da forma proposta, pode ser explorado como alternativa de especulação financeira, gerando ônus para o sistema, prejudicando usuários pagantes e empresas compradoras de vale transporte;"

O bom planejamento e gerenciamento do transporte público coletivo é essencial para a viabilidade do aludido serviço público. O custo do transporte coletivo é multifacetário, ou seja, deve ser delineado visando atender as despesas de servidores públicos, manutenção e aquisição de novos carros, combustível, equipamentos públicos, etc. Em outras palavras, o transporte coletivo gera altos dispêndios que, inclusive, são custeados pela tarifa/passagem.

Nesse sentido. Vale lembrar que o princípio da igualdade além de pressupor o tratamento igualitário entre as pessoas que estão em igualdade de condição, também pressupõe o tratamento desigual a pessoas que estão em desigualdade de condições: "Dar tratamento isonômico às partes significa tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na exata medida de suas desigualdades". Assim, nada mais justo do que a variação do preço da tarifa, levando em consideração o deslocamento do munícipe, o tempo de trânsito e meio de locomoção.



Além do mais, o projeto em tela não está de acordo com o contido no artigo 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC 101/2000), pois não (i) arrola a estimativa do impacto orçamentário-financeiro da política pretendida e nem (ii) comprova que tal política encontra amparo no PPAG vigente e nem previsão na LDO e LOA atuais.

Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:

I - estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;

II - declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.

Nesse sentido, a Lei Orgânica do Município dispõe no artigo 194 que a agenda do transporte coletivo será estabelecido no PPAG, compatível com o plano diretor, nesse sentido:

Art. 194 - As diretrizes, objetivos e metas da administração pública nas atividades setoriais de transporte coletivo serão estabelecidos em lei que instituir o plano plurianual, de forma compatível com a política de desenvolvimento urbano, definida no plano diretor do Município, e com a de desenvolvimento metropolitano.

Já o plano diretor, no artigo 19 prevê as diretrizes do sistema de transporte, conforme se denota do dispositivo destacado abaixo:

Art. 19 – São diretrizes do sistema de transportes:

I – desenvolver um sistema de transporte coletivo prevalente sobre o individual, por meio das seguintes ações:

a) assegurar a unidade da aglomeração urbana como conjunto físico, econômico e social, induzindo uma estrutura compatível com os objetivos estabelecidos nesta Lei;

b) assegurar a acessibilidade dos munícipes aos centros de comércio e de serviços e às zonas industriais, interligando as regiões do Município por linhas expressas ou sistemas de transporte de massa;

c) implantar linhas internas articuladas aos centros regionais, rompendo com o atual sistema radioconcêntrico;

d) promover a implantação de um sistema principal de transporte de passageiros, integrando o sistema ferroviário aos demais corredores de transporte coletivo;

e) ampliar a cobertura territorial e o nível do serviço das linhas de ônibus;

f) implantar, a curto prazo, o tratamento prioritário para transporte coletivo nos corredores, utilizando preferencialmente pista segregada;

II – **melhorar a qualidade do sistema viário e dos serviços de transporte coletivo, compreendendo a segurança, a rapidez, o conforto e a regularidade, por meio das seguintes ações:**

a) aperfeiçoar o gerenciamento dos serviços de forma a reduzir e controlar os custos constantes nas planilhas aprovadas pelo Executivo, visando à redução das tarifas;

b) **remunerar as empresas operadoras de transporte coletivo de acordo com os custos reais;**



c) estabelecer programas e projetos de proteção à circulação de pedestres e de grupos específicos, priorizando os idosos, os portadores de deficiências físicas e as crianças e facilitando seu acesso ao sistema de transporte;

d) adotar política de estímulo à destinação de áreas para estacionamento de veículos, inclusive mediante incentivos próprios, com o objetivo de otimizar a utilização do sistema viário;

III – estruturar um sistema principal de transporte de carga que articule os terminais regionais, as zonas industriais e as atacadistas de relevância, por meio das seguintes ações:

a) implantar medidas para melhorar o desempenho das áreas de geração, armazenagem e transbordo de carga;

b) estimular a implantação de terminais de carga em locais de fácil acesso às rodovias e compatíveis com o uso do solo e com o sistema de transporte;

IV – racionalizar, otimizar e integrar o atual sistema de transporte coletivo com a complementação do transporte sobre trilhos e correções no percurso dos coletivos na área central;

V – descentralizar o terminal rodoviário interurbano para áreas adequadas, integrando-o ao sistema metroviário e aos eixos viários, e transformar o atual em terminal metropolitano integrado à estação Lagoinha do sistema de metrô;

VI – reestruturar os trajetos do transporte coletivo, utilizando-os como indutores da ocupação de vazios urbanos de forma a alterar a expectativa de ocupação do território;

VII – promover estudos que viabilizem a concessão temporária de linhas de transporte coletivo – que o financiem e antecipem sua disponibilidade para a comunidade – em modalidades não existentes no Município e com gestão compartilhada das atividades. **(Grifo Nosso)**

Como se pode observar acima, a política almejada coaduna somente em parte com os preceitos do plano diretor, uma vez que tal benesse afronta a alínea “b” e caput do inciso II do artigo 19 do supra-referido plano. A política de transporte se pauta, dentre outras diretrizes, na melhoria da qualidade do sistema viário e dos serviços de transporte coletivo. Todavia, para realizar tais melhorias é necessário investimento, e este vem do pagamento das tarifas de transporte. Nesse mesmo sentido, vem o segundo pilar dessa diretriz, que é “*remunerar as empresas operadoras de transporte coletivo de acordo com os custos reais*”. Mas, isso só é possível com o pagamento justo das tarifas e a alocação eficiente dos recursos.

Diante de todo o exposto, não vejo possibilidade de aprovação deste projeto, pois acarretaria no engessamento gerencial e problemas econômicos para a regular execução do serviço público de transporte coletivo.

Posta a fundamentação, passo à conclusão.



DIRLEG	FL.
06	37

**Conclusão**

Pelas razões expostas voto pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei 182/2017.

Belo Horizonte, 30 de agosto de 2017

**Vereador Wesley Autoescola**  
PHS

APROVADO O PARECER DO RELATOR.  
Plenário Relatório em Plenário  
Em 31/08/2017  
\_\_\_\_\_  
Presidente da Reunião / Comissão

AVULSOS DISTRIBUÍDOS  
Em 31/08/17  
\_\_\_\_\_  
Responsável pela distribuição

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_