



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	Fl.
<i>[Signature]</i>	96

COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS, IGUALDADE RACIAL E DEFESA DO CONSUMIDOR

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FINANÇAS PÚBLICAS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, TRANSPORTE E SISTEMA VIÁRIO

PARECER EM SEGUNDO TURNO

PROJETO DE LEI Nº 336/2022

VOTO DO RELATOR

1. RELATÓRIO:

O projeto de lei nº 336/2022, de autoria do Poder Executivo, encaminhado a esta Casa Legislativa pela Mensagem nº 26 de 17 de maio de 2022, o qual “*Autoriza a concessão de subsídio mensal ao transporte público coletivo, convencional e suplementar, de passageiros por ônibus do Município de Belo Horizonte*”, vem às Comissões supra mencionadas para análise e parecer em primeiro turno.

Tendo sido aprovado em 1º turno na 44ª Reunião Ordinária no dia 06 de junho do corrente ano e por ter recebido emenda o projeto de lei é submetido à consideração das comissões designadas para análise das mesmas em 2º turno.

A Comissão de Legislação e Justiça apreciou a matéria concluindo em parecer pela constitucionalidade, legalidade e regimentalidade da Emenda nº 1 ao Projeto de Lei nº 336/2022.

Por força da aprovação do Requerimento de nº 91/2022 no dia 10/06/2022, a análise de mérito será feita de forma conjunta pelas comissões já anunciadas, nos termos do art. 72 do Regimento Interno. Tendo sido, por observância das regras regimentais, designado relator, passo à fundamentação deste parecer.

PROTOCOLIZADO CONFORME
DELIBERAÇÃO Nº 14/2021
DATA: 11/06/22
HORA: 11:10:22



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Diante disso, passo a emitir parecer sobre as emendas apresentadas ao projeto de lei em pauta, na forma do Regimento Interno desta Casa, art. 52, inciso V, alínea "d" (Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário); inciso I, alínea "a", "g" e "h", (Direitos Humanos, Igualdade Racial e Defesa do Consumidor); inciso III, alíneas "a", "b", "c" "e" e "g" (Orçamento e Finanças Públicas).

2. FUNDAMENTAÇÃO:

Em suma, o projeto tem por objetivo autorizar o Poder Executivo a conceder subsídio tarifário para o sistema municipal de transporte público coletivo, convencional e suplementar, de passageiros por ônibus.

O subsídio tem como finalidade "aperfeiçoar o funcionamento operacional do serviço de transporte público". Este será pago mensalmente pela prefeitura às concessionárias do serviço de transporte público convencional e aos permissionários do serviço de transporte público coletivo suplementar, no período de abril de 2022 a março de 2023.

A proposta prevê que os valores totais a serem repassados serão de no máximo R\$ 237.500.000,00 (duzentos e trinta e sete milhões e quinhentos mil reais), sendo R\$ 226.500.000,00 (duzentos e vinte e seis milhões e quinhentos mil reais) para as concessionárias do serviço de transporte público coletivo convencional e R\$ 11.000.000,00 (onze milhões) para o serviço de transporte público coletivo suplementar.

A Mensagem nº 26 que acompanha o presente Projeto de Lei, sob análise, esclarece que a concessão da subvenção econômica, sob a forma de subsídio, tem como objetivo evitar um reajuste tarifário que agrave a situação econômico-financeira da população e ao mesmo tempo evitar um possível colapso do sistema de transporte público.

A proposta vincula ainda a necessidade de imediata melhoria na qualidade dos serviços por meio de condicionantes que devem ser observadas pelas concessionárias do serviço de transporte público coletivo convencional de passageiros por ônibus.

Trata-se de uma solução emergencial e temporária enquanto será realizado o procedimento de revisões tarifária e contratual, que deverá permitir, por meio de auditoria



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	FI.
<i>ed</i>	98

específica, amplo levantamento das receitas e dos custos efetivamente incorridos desde a última revisão efetivada.

A emenda aditiva nº 1, em análise neste turno, foi apresentada pelo vereador Gabriel em 03 de junho do corrente ano ao Projeto de Lei nº 336/2022 e visa acrescentar os artigos, 10 e 11 ao Projeto original, renumerando-se os artigos subsequentes, com o intuito de ampliar em até R\$ 5.900.000 (cinco milhões e novecentos mil reais) o subsídio aos permissionários do serviço de transporte público coletivo suplementar.

Para tanto, a Emenda em apreço autoriza ampliar créditos adicionais ao orçamento vigente no valor de R\$ 5.900.000 (cinco milhões e novecentos mil reais) com a finalidade de atender ao valor incrementado acima, podendo ser reabertos no exercício financeiro seguinte, nos limites dos seus saldos, nos termos dos arts. 40 a 46 da Lei Federal 4.320, de 17 de março de 1964.

Por fim, a Emenda ainda informa que os créditos adicionais supracitados serão disponibilizados após concluída a revisão do regulamento dos serviços do transporte público suplementar de passageiros e de táxi lotação. Vejamos:

Acrescente-se ao projeto de Lei 336/22 os seguintes artigos, renumerando-se os artigos subsequentes;

Art. 10 — Fica o poder executivo autorizado a ampliar em até R\$ 5.900.000 (cinco milhões e novecentos mil reais) o subsídio aos permissionários do serviço de transporte público coletivo suplementar, previsto em legislação específica.

Art. 11 — Fica o poder executivo autorizado a ampliar créditos adicionais ao orçamento vigente no valor de R\$ 5.900.000 (cinco milhões e novecentos mil reais) com a finalidade de atender ao disposto no art. 10, podendo ser reabertos no exercício financeiro seguinte, nos limites dos seus saldos, nos termos dos art. 40 a 46 da Lei Federal 4.320, de 17 de março de 1964.

Parágrafo único — Os créditos adicionais de que trata o caput deste artigo serão disponibilizados após concluída a revisão do regulamento dos serviços do transporte público suplementar de passageiros e de táxi lotação."

A emenda em questão visa atender, precariamente, os permissionários do transporte público coletivo suplementar, e ainda alcançar o serviço de táxi lotação.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Em primeiro turno foi evidenciado por este mesmo relator que o cenário apresentado pelo Projeto de Lei Nº 336/2022 e pelo Acordo firmado entre PBH/CMBH/SETRA e o CONSÓRCIO OPERACIONAL em 12 de maio do corrente ano, anexo ao projeto, não foi claro quanto a métrica utilizada para a concessão do subsídio ao que o Projeto de Lei intenta, os cálculos tarifários não foram publicizados e não houve, portanto, razões que justificassem os valores de aporte e ainda, restou clara a diferenciação dos subsídios destinados às concessionárias e aos permissionários do transporte suplementar, razão pela qual, inclusive, foi apresentada a emenda ora em análise.

Ressaltamos nesta oportunidade que a medida proposta pela emenda contempla parcialmente e precariamente essa parcela de permissionários do transporte público e não sana os vícios e a ausência de uma política sólida e definitiva para a categoria.

2.1 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, TRANSPORTE E SISTEMA VIÁRIO

Planejamento e gerenciamento do transporte público coletivo e individual

O Estado exerce um grande papel social e econômico em qualquer país, uma vez que tem determinadas atribuições constitucionais e legais de atuação voltadas para o interesse público, a fim regular e normatizar as atividades de mercado e implementar políticas públicas que permitam o bom funcionamento da máquina estatal.

O objetivo do projeto, ampliado pela emenda, é proporcionar ao belo-horizontino a tentativa de uma melhor mobilidade, ao passo que esta retomada irá conter o aumento da modicidade tarifária, hoje, já em patamares abusivos, reestabelecer o número de viagens, ainda que em escala precária e abrirá um canal de comunicação para o registro de reclamações, possibilitando assim a participação daquele mais interessado, o usuário.

Dessa forma, apesar de ser uma solução emergencial e temporária, intenta, a proposta e a emenda contribuir com a gestão do transporte coletivo, ainda que as soluções por ora propostas não sejam totalmente eficientes e adequadas. O ponto principal das medidas é evitar que os usuários do serviço não sejam onerados, usuário este que está há meses enfrentando diariamente uma situação caótica e desumana do serviço de transporte público coletivo, com a falta de ônibus, atrasos em viagens, superlotação entre outras reclamações.

Tanto o projeto quanto a emenda contribuem para a garantia do planejamento e gerenciamento do transporte público coletivo, logo, com o próprio plano de mobilidade do



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Município, visando garantir instrumentos e recursos para o restabelecimento da mobilidade em Belo Horizonte, com preservação e definição de prioridades e exigências das empresas prestadoras do serviço.

Logo, em se tratando dos assuntos atinentes à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, ainda vislumbramos óbices gerais quanto à forma com a qual o problema da mobilidade está sendo tratado, a emenda merece prosperar, vez que está adequada à implementação da essência trazida pelo projeto inicial.

2.2 DIREITOS HUMANOS, IGUALDADE RACIAL E DEFESA DO CONSUMIDOR

Cumprido analisar se a proposição foi construída em respeito aos Direitos Humanos e a Defesa do Consumidor cabendo, portanto, a esta Comissão efetuar esse parecer com o intuito de impedir que disposições contrárias aos Direitos Humanos e do Consumidor sejam inseridas no arcabouço normativo municipal. No caso em tela, evidencia-se que a Emenda I encontra-se em consonância com os Direitos garantidos pela Constituição da República.

Dos direitos e garantias fundamentais e à cidadania

No tocante a Garantia de Direitos Fundamentais, cumpre analisar se a proposição foi construída em respeito aos preceitos da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Esclarecendo que as medidas previstas na proposta têm como objetivo a regularidade e regular prestação do serviço de transporte público.

A Carta Magna Brasileira, em seu Título II, define os direitos fundamentais individuais e também os coletivos ou sociais. Não são apenas direitos, estes decorrem do princípio da dignidade da pessoa humana e assim constituem-se garantias às quais o Estado é responsável e competente para provê-las à sociedade. O art. 6º, da Constituição Federal de 1988, diz que:

“Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.” (CF/88).

Nota-se que o direito ao transporte se encontra inserido no rol dos direitos sociais fundamentais. Todo ser humano tem o direito de ir e vir (art. 5, XV, CRFB) e o Estado é



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	Fl.
<i>[Handwritten Signature]</i>	101

obrigado a fornecer instrumentos hábeis para que os deslocamentos sejam possíveis e adequados visando o bem-estar e o desenvolvimento social.

O legislador Constituinte originário entendeu por bem que, embora seja garantida a livre locomoção, o transporte deveria ser também uma segurança ao cidadão a fim de viabilizar o exercício da dignidade humana. Embora direito social, o transporte também detém outra característica, ora descrita no art. 30, inc. V, da CRFB/88, o caráter essencial.

A competência para regulamentação do serviço público de transporte de passageiros está intimamente ligada aos limites territoriais abrangidos pelo serviço. Por exemplo, os transportes públicos com abrangência interestaduais a competência é da União (art. 21, XII, “e”, CRFB/88) a qual realiza por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Em âmbito Estadual, os transportes intermunicipais, são de competência dos Estados que os exercem por suas autarquias (art. 25§3º da CRFB/88). Já em domínio municipal a competência é dos Municípios (art. 30, inc. V da CRFB/88).

“(…) entende-se sempre reservado ao concedente o poder de regulamentar e controlar a atuação do concessionário, desde a organização da empresa até sua situação econômica e financeira, seus lucros, o modo e a técnica da execução dos serviços, bem como fixar as tarifas em limites razoáveis e equitativos para a empresa e para os usuários.” (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito administrativo brasileiro. 42. Ed. – São Paulo: Malheiros, 2016.)

Tamanho a importância da matéria que se percebe que a atuação da administração não se encerra com o ato concessivo do serviço. Mesmo após a contratação ainda permanece como responsabilidade do poder público a contínua regulação e controle dos concessionários e da atividade pública concedida e por eles exercida. Dissertando ainda sobre o tema o autor supramencionado afirma que:

“Nos poderes de regulamentação e controle se compreende a faculdade de o Poder Público modificar a qualquer tempo o funcionamento do serviço concedido, visando à sua melhoria e aperfeiçoamento técnico, assim como a de aplicar penalidades corretivas ao concessionário (multas, intervenção no serviço) e afastá-lo definitivamente da execução (cassação da concessão e rescisão do contrato), uma vez comprovada sua incapacidade moral, financeira ou técnica para executá-lo em condições satisfatórias.” (MEIRELLES, 2016, p. 492).



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

O poder público concede a concessão ao particular por meio de um contrato. Tal instrumento já possui elementos e requisitos para execução da atividade. Entretanto conforme a situação social, tecnológica e econômica vai se modificando o cessionário também deve estar se adequando aos interesses e necessidades atuais da comunidade para a qual serve.

A administração pública é responsável constitucionalmente por acompanhar as mudanças que ocorrem durante o prazo da concessão e proceder aos atos necessários para adequação do contrato. Sejam exigências para melhoria técnica, seja para redução de valores e tarifas seja meios para otimização das atividades, cabem ao Estado o acompanhamento e regulação. Àquele que regula nasce a responsabilidade do fazer cumprir. Sábias as palavras de MEIRELLES (2016) que afirma que:

“A fiscalização do serviço concedido cabe ao Poder Público concedente, que é o fiador de sua regularidade e boa execução perante os usuários. (...) Assim sendo, é dever do concedente exigir sua prestação em caráter geral, permanente, regular, eficiente e com tarifas módicas (art. 6º, § 12 da lei 8987/95). Para assegurar esses requisitos, indispensáveis em todo serviço concedido, reconhece-se à Administração Pública o direito de fiscalizar as empresas, com amplos poderes de verificação de sua administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros, principalmente para conhecer a rentabilidade do serviço, fixar as tarifas justas e punir as infrações regulamentares e contratuais.” (MEIRELLES, 2016, p. 495-496)

Portanto, a emenda visa assegurar o cumprimento dos preceitos constitucionais, portanto, entendo como válida a emenda neste sentido.

Dos direitos à defesa do consumidor.

A todo tempo estamos adquirindo produtos e serviços. Tais operações consumeristas são parte significativa das relações sociais de forma que o legislador, em cumprimento ao dispositivo constitucional do art. 5º inciso XXXII, promulgou a Lei nº 8.078 de 1990, popularmente conhecida como CDC ou Código de Defesa do Consumidor.

Dois conceitos são extremamente importantes para determinação da relação jurídica e conseqüentemente seus efeitos legais nas relações entre usuário e prestador de serviço público de transporte de passageiros, a definição da figura do fornecedor e do consumidor.

Conforme o art. 2º do CDC, CONSUMIDOR “*é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final*”. Logo, todo aquele que



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

participa de uma relação comercial adquirindo produto ou serviço para seu uso ou satisfação é consumidor.

Já o art. 3º, também do CDC, define FORNECEDOR como:

“Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica (...) que desenvolve atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços” (Brasil, 1990).

Interessa-nos, para discussão acerca dos cessionários do serviço público de transporte de passageiros, entender também a definição de “serviço”. Novamente, recorrendo ao mesmo artigo 3º em seu parágrafo 2º temos que “*serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração (...)*”.

Os cessionários de serviço público coletivo de passageiros prestam serviços de mobilidade aos usuários que em contraprestação os remunera mediante o pagamento de tarifas.

Partindo dos conceitos acima, qualificamos o empresário que oferta o transporte público de passageiros como fornecedor de serviços e os usuários como consumidores, de forma que a relação existente entre eles é consumerista estando sujeita também às normas do CDC.

No que tange aos direitos do consumidor, a Constituição da República Federativa do Brasil em seu Art. 6º inciso X, dispõe que são direitos básicos do consumidor, a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral. Diante disso, ao possibilitar a ampliação dos créditos adicionais, sob o ponto de vista dos Direitos à defesa do consumidor, a emenda tem como pretensão possibilitar o cumprimento da prestação de um serviço público eficaz.

Os cessionários dos serviços de transporte público, como fornecedores, estão sujeitos às diversas obrigações e sanções determinadas pelo ordenamento jurídico.

É importante destacar que o art. 175, parágrafo único, inc. IV da CF impõe como obrigação do cessionário de serviço público a prestação de serviço adequado. O capítulo II e III da Lei 8.987/98 reafirma o dispositivo constitucional e versa sobre o que viria ser serviço adequado, precisamente no art. 6º, §1º, definindo-o como “*o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas*”.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	Fl.
<i>sq</i>	104

Sendo assim, em observância ao CDC, espera-se que o poder concedente fiscalize:

- o descumprimento de horários e itinerários previamente estabelecidos,
- superlotação;
- prestação de serviço com emprego de equipamentos em más condições de preservação e higiene, dentre outros pontos.

Portanto, em relação aos usuários do transporte público, o Código de Defesa do consumidor é também instrumento de proteção. O cessionário prestador deve executar o serviço de transporte público visando à proteção da vida, saúde e segurança dos passageiros, e também prestar informações fidedignas e cumprir com as ofertas apresentadas.

Sendo assim, medidas que visam efetivar a melhora da prestação no serviço público e garantir os direitos previstos no CDC são válidas. Portanto, é válida a emenda apresentada.

Da comercialização de bens e prestação de serviços

A execução de serviços de utilidade pública é matéria de elevada importância por tratar de interesses coletivos. Assim, para que se mantenha a eficiência, modicidade das tarifas e adequação na execução dos serviços delegados, o poder público, além de conceder as devidas autorizações, é responsável por (conforme art. 29, inc. VI da Lei 8987/95), “*cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão*”. Percebe-se então a obrigatoriedade de fiscalizar o bom andamento e execução das premissas negociais e legais.

No que concerne à comercialização de bens e prestação de serviços, cumpre a esta Comissão examinar a concordância da proposição legislativa com a legislação pertinente. No tocante a Emenda 1, ressalta-se que a proposição se encontra em estrita concordância com a Lei nº 14.133, de 2021, que — em seu, Art. 6º, § 1º dispõe que “*serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas*”.

2.3 ORÇAMENTO E FINANÇAS PÚBLICAS

Da compatibilidade das proposições com o plano diretor, o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual

A respeito dos créditos adicionais, assim como no projeto de lei, temos que a emenda atende às exigências da Lei nº 4.320/64, que dispõe sobre normas gerais de direito financeiro



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	Fl.
<i>WJ</i>	105

para elaboração e controle dos orçamentos e balanços, e ainda ao que determina a Lei Complementar N° 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal — LRF), a qual estabelece as normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal.

Os artigos 40 e ss da Lei n° 4.320/64 demonstram tal compatibilidade:

Art. 40. São créditos adicionais, as autorizações de despesa não computadas ou insuficientemente dotadas na Lei de Orçamento. Art.

41. Os créditos adicionais classificam-se em:

I - suplementares, os destinados a reforço de dotação orçamentária;

II - especiais, os destinados a despesas para as quais não haja dotação orçamentária específica;

III - extraordinários, os destinados a despesas urgentes e imprevistas, em caso de guerra, comoção intestina ou calamidade pública.

Art. 42. Os créditos suplementares e especiais serão autorizados por lei e abertos por decreto executivo.

Art. 43. A abertura dos créditos suplementares e especiais depende da existência de recursos disponíveis para ocorrer a despesa e será precedida de exposição justificativa.

No que tange sobre a compatibilidade da emenda com os instrumentos orçamentários e de planejamento é necessário primeiro pontuar que o Plano Diretor, é o instrumento básico da Política Urbana do município que define as normas fundamentais de ordenamento da cidade.

Merece destaque o Decreto N° 15.317/2013 o qual Instituiu o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - e estabeleceu as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

Vislumbramos que a proposta aqui analisada vai ao encontro da normativa citada uma vez que visa ofertar um serviço de mobilidade urbana economicamente viável conforme determina o art. 14 da referida legislação:

Art. 14 - Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - regulação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

O Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG) é o planejamento de médio prazo do município e sua principal finalidade é a identificação de diretrizes, objetivos e metas do governo para a oferta de serviços à população. Sendo assim, a emenda se encontra compatível



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	FI.
<i>[Handwritten Signature]</i>	106

com o Plano Plurianual e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias (em cumprimento ao disposto no art. 166 da CF e no §4º do art.132 da LOM-BH).

Além disso, a Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, estabelece quais serão as prioridades de investimento do governo para o ano seguinte. Para isso, fixa o montante de recursos que se pretende economizar; traça regras, vedações e limites para as despesas; autoriza o aumento das despesas com pessoal; regulamenta as transferências a entes públicos e privados; disciplina o equilíbrio entre as receitas e as despesas; além de estabelecer orientações para elaboração do orçamento anual.

Em cumprimento ao disposto na LDO/2022, esclarece-se que tanto o projeto quanto a emenda atendem aos preceitos constitucionais, não apresentam adoção de ações e serviços públicos para realização de objeto de forma insustentável ou incompleto, são suficientes para a execução de seu objeto e ambos atendem o requisito de utilidade pública. Lembrando que estas subvenções podem não ser concedidas caso as entidades destinatárias forem julgadas em condições de funcionamento insatisfatórias pelos órgãos oficiais de fiscalização (art. 17 da Lei 4.320/64) ou descumprirem o acordo realizado.

Por último temos a Lei do Orçamento Anual — LOA que define a origem, o montante e o destino dos recursos a serem utilizados no Município. Ela traz a previsão da receita, que representa os recursos dos tributos, dos empréstimos e de outras fontes, que devem ser arrecadados durante o ano e fixa esse mesmo valor como teto para as despesas que poderão ser executadas pelo governo.

Nesse sentido, observa-se que tanto a emenda quanto o projeto estão em consonância com todos os instrumentos citados e, de forma geral, foram observados todos os regramentos sobre o orçamento e planejamento.

Repercussão financeira das proposições

Acerca da repercussão financeira, destaca-se que nos termos da Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF (Lei Complementar nº 101), repercussão financeira é toda e qualquer ação que gera custos ao erário ou implique em renúncia de receitas.

Cumprido esclarecer que, no presente caso, ao projeto e à emenda não se aplica o disposto no art. 14 da Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000 — LRF — por se tratar, em termos orçamentários, de subvenção econômica, e, portanto, não se trata de



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	FI.
WQ	107

hipótese de renúncia de receita a ensejar estimativa de impacto orçamentário-financeiro no exercício e nos dois seguintes, nos termos do § 1º do citado dispositivo.

Ademais, diante de tais instrumentos e dada a explanação realizada até este ponto temos que a proposta demonstra a responsabilidade na gestão fiscal necessária.

No caso em tela, trata-se o projeto, ampliado pela emenda, de uma solução emergencial e temporária enquanto será realizado o procedimento de revisão tarifária e contratual, que deverá permitir, por meio de auditoria específica, amplo levantamento das receitas e dos custos efetivamente incorridos desde a última revisão efetivada.

Conclui-se, portanto, pela compatibilidade necessária com os instrumentos orçamentários para que a emenda prossiga em sua tramitação.

Normas pertinentes ao direito tributário municipal

O projeto e a emenda, em análise, se complementam a fim de efetivar a Subvenção Econômica proposta. O termo se traduz na forma de apoio financeiro que tem como finalidade a transferência de recursos públicos não reembolsáveis diretamente à empresa -, com o objetivo de compartilhar com elas os custos de um serviço. Portanto não fere quaisquer mecanismos de arrecadação de tributos.

Vale lembrar que esta é uma proposição que decorre de iniciativa privativa do Chefe do Executivo Municipal conforme previsto no art. 88, inciso II da LOM-BH e está tramitando para ter prévia autorização legislativa e há a indicação dos recursos correspondentes, vindo a atender ao disposto no art. 165 a 167 e 198 da CF, bem como ao disposto no art. 7, art. 17, §2º, inciso III, e art. 43 da Lei nº 11.308, de 9 de setembro de 2021 (Lei Orçamentária Anual - LOA de 2022).

É importante ressaltar a estrita consonância da emenda em apreço com a Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte, que dispõe:

Art. 198 - O equilíbrio econômico-financeiro dos serviços de transporte coletivo será assegurado por uma ou mais das seguintes condições, conforme dispuser a lei: (...)
II - subsídio aos serviços;

Ainda, resta demonstrada a conformidade da emenda com o art. 129, também da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte, o qual dispõe que a lei orçamentária anual não conterà dispositivo estranho à previsão da receita e à fixação da despesa, não se incluindo na



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	Fl.
<i>DR</i>	108

proibição autorização para abertura de créditos suplementares e contratação de operações de crédito, ainda que por antecipação de receita, nos termos da lei, bem como com o art. 134, que veda:

Art. 134 - São vedados:

(...)

III - a realização de operações de crédito:

b) que excedam o montante das despesas de capital, ressalvadas as autorizadas mediante créditos suplementares ou especiais com finalidade precisa, aprovados nela Câmara, por maioria de seus membros;

(...)

V - a abertura de crédito suplementar ou especial sem prévia autorização legislativa e sem indicação dos recursos correspondentes;

Logo, em linhas gerais, não vejo nenhum obstáculo orçamentário ou financeiro à implementação trazida pela emenda e que há compatibilização com a normativa correlata, obedecendo aos princípios da aplicação dos recursos públicos.

Atuação do poder público na atividade econômica

A atuação do governo possui inúmeros reflexos na atividade econômica. Em primeiro lugar, ele elabora o corpo de leis que regem a sociedade como um todo. Algumas dessas leis referem-se diretamente sobre questões de economia e finanças. O Estado atua, ainda, em muitos casos, na produção direta de bens e na provisão de serviços ao público. Realiza, também, compras de diversos produtos de interesse para a gestão pública e, por meio de diversos mecanismos, como a taxaão, promove a redistribuição de renda na sociedade. Dessa forma, seja produzindo, comprando, legislando, regulando e controlando, a influência do Estado de forma moderada na atividade econômica reveste-se de grande importância para o corpo social.

A emenda em pauta, confluindo à proposta legislativa em questão encontra respaldo em tal dinâmica, vez que o texto proposto confere ao Administrador Público a competência de regular a atividade econômica sob o viés da economicidade e aperfeiçoamento do serviço público prestado à população.

Nota-se que comumente o sistema de transporte coletivo é motivo de justificadas queixas por parte dos usuários e que algumas situações decorrentes da má prestação do serviço geram prejuízos a esses.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Destarte surge a necessidade de entender que os concessionários estão sujeitos às normas do direito consumerista e, por se enquadrarem pela lei como fornecedores, têm obrigações e responsabilidades em relação aos consumidores. Sob a ótica do direito consumerista, aqueles que violam direitos dos consumidores devem ser responsabilizados e obrigados a reparar aos indivíduos os danos, quando confirmados, sejam morais ou materiais.

Sendo notória a má prestação do serviço, é premente a intervenção do Município para restabelecer a prestação do serviço.

O transporte público coletivo insere-se no rol dos serviços públicos em que a legislação prevê que compete sua execução ao Estado, visando à satisfação das necessidades da sociedade como coletividade.

Tais serviços podem ser prestados de forma direta, pelo próprio ente estatal ou indireto, através de terceiros. São formas de autorização a terceiros para execução de serviços públicos a concessão e a permissão.

Esses são prerrogativas constitucionais e são regulados de forma infraconstitucional estando acoplados ao ramo do Direito Administrativo. O Transporte Público Coletivo de Passageiros é considerado um serviço de utilidade pública e que, em regra, se opera por meio dos contratos de concessão ao particular, os quais estão sujeitos a um regime jurídico abrangendo princípios, normas e regulamentos que devem ser observados.

Vejo a concessão desta subvenção como uma intervenção indireta do Município na atividade econômica. No campo desta intervenção, ampliada pela emenda e formalizada no acordo, o Município busca promover incentivo de acordo com as condições do mercado visando estimular ou reprimir certas condutas e desenvolver planejamentos para alcançar um maior desenvolvimento econômico e melhor prestação do serviço.

2.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Toda sociedade necessita de prestações, em conjunto, para um devido desenvolvimento social e econômico. Tais prestações devem ser oferecidas pelo Estado visando à satisfação dos cidadãos dando melhores condições de existência e dignidade.

Para isso, o sistema legal possui diversos dispositivos de organização, regulação e fiscalização de execução direta ou concessão dos serviços públicos ou de utilidade pública.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	Fl.
<i>WJ</i>	110

Percebe-se que há uma preocupação jurídica considerável para um fornecimento de um serviço adequado, igualitário e acessível, sendo estes valores a base do sistema de concessões e permissões.

Tais valores expressam também os preceitos constitucionais. No entanto nota-se que violações existem; más prestações e desvios de finalidades maculam o transporte público coletivo.

O Estado de forma obrigacional deve exercer seu poder de fiscalização e regulação, advertindo, corrigindo e punindo os prestadores de serviços que não os executam conforme os padrões de excelência e moralidade previstos contratualmente.

Assim, para evitar o aumento da tarifa (conforme determinação judicial) tal subvenção, ampliada pela emenda em análise, visa a singela tentativa de mantermos, ainda que discretamente, uma modicidade tarifária.

Dadas todas essas considerações e análises no que tange às Comissões aqui manifestadas, registramos a conclusão que segue.

3. CONCLUSÃO:

Por todo o exposto, concluo este parecer pela APROVAÇÃO da emenda nº1 do Projeto de Lei nº 336/2022.

Belo Horizonte, 14 de junho de 2022

CLAUDINEY Assinado de forma
ALVES:51056 digital por CLAUDINEY
640600 ALVES:51056640600
Dados: 2022.06.14
11:08:33 -03'00'

Vereador Professor Claudiney Dulim

Líder do AVANTE

Aprovado o parecer da relatora ou relator	
Plenário	<i>Comissão</i>
Em	<i>14/06/2022</i>
<i>[Assinatura]</i>	
Presidência da reunião	

[INÍCIO](#) [TERMOS DE USO](#) [F.A.Q.](#)

RELATÓRIO

▼ RELATÓRIO 1 - Arquivo de assinatura **aprovado**, em conformidade com a MP 2.200-2/2001

Data de verificação	14/06/2022 11:20:12 BRT
Versão do software	2.8.1
Nome do arquivo	Parecer conjunto 336_22 -2 turno ASS.pdf
Resumo SHA256 do arquivo	af3bc028097a6c77fb128e1317bb901687d77048992b8e3a2b30f46bc9b50c70

▼ Assinatura por CN=CLAUDINEY ALVES:***566406**, OU=Certificado PF A3, OU=Presencial, OU=22882751000111, OU=AC SOLUTI Multipla v5, O=ICP-Brasil, C=BR

▼ Informações da assinatura

Status da assinatura	Aprovado
Caminho de certificação	Aprovado
Estrutura da assinatura	Em conformidade com o padrão
Cifra assimétrica	Aprovada
Resumo criptográfico	Correto
Certificados necessários	Nenhum certificado é necessário
Mensagem de alerta	Atualizações incrementais não verificadas

▶ Caminho de certificação

AVALIE ESTE SERVIÇO

EXPANDIR ELEMENTOS

Modo escuro



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG <i>[Signature]</i>	FI. 112
------------------------------	------------

PL Nº 336 / 2022

CONCLUSO para discussão e votação em **2º turno**.

Em: 14 / 16 / 22

[Signature]
Divisão de Apoio Técnico-Operacional - Divato

Avulsos distribuídos em: 14 / 16 / 22

[Signature]
Divato