



# CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

## COMISSÃO CONJUNTA

**DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, TRANSPORTE E SISTEMA VIÁRIO;  
DIREITOS HUMANOS, IGUALDADE RACIAL E DEFESA DO CONSUMIDOR;  
ORÇAMENTO E FINANÇAS PÚBLICAS.**

### PARECER DE 2º TURNO SOBRE PROJETO DE LEI Nº 409/ 2022

#### 1. RELATÓRIO:

O Projeto de Lei nº 409/2022, de autoria dos vereadores Gabriel; Ver. Ciro Pereira; Ver. Henrique Braga; Ver. Irlan Melo; Ver. Jorge Santos; Ver. Léo; Vera. Marilda Portela; Ver. Professor Juliano Lopes; Ver. Reinaldo Gomes Preto Sacolão; Ver. Wanderley Porto, publicado em 12/08/2022, o qual "*Dá nova redação ao art. 10 da Lei nº 11.367 que Autoriza a concessão de subsídio mensal ao transporte público coletivo, convencional e suplementar, de passageiros por ônibus do Município*", vem a esta Comissão Conjunta para análise e parecer em segundo turno.

O projeto foi devidamente instruído com a legislação correlata, conforme constam de fls. 7 a 17. No Despacho de recebimento em fl. 18 fora informado que este projeto será apreciado em dois turnos, sujeitando-se ao quórum de 2/3 dos membros desta Câmara.

O texto original foi aprovado em 1º turno em todas as comissões em que tramitou (CLJ e em reunião Conjunta das Comissões de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário; de Direitos Humanos, Igualdade Racial e Defesa do Consumidor e de Orçamento e Finanças Públicas) e aprovado em Plenário no dia 11 de outubro de 2022.

Contudo, este projeto recebeu a Emenda Substitutivo nº 1/2022.

Reiniciando a tramitação pelas comissões permanentes, conforme previsão regimental, a Comissão de Legislação e Justiça examinou a matéria e concluiu pela constitucionalidade,



# CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG UJ	FI. 63
--------------	-----------

legalidade e regimentalidade da Emenda 1 com apresentação de subemenda (relatora Vereadora Fernanda Pereira Altoé).

Em seguida, conforme ocorreu no 1º turno, por força da aprovação do Requerimento de nº 242/2022 no dia 19/10/2022, a análise de mérito será feita de forma conjunta pelas comissões já anunciadas, nos termos do art. 72 do Regimento Interno.

Diante disso, passo a emitir parecer sobre o projeto de lei em pauta, na forma do Regimento Interno desta Casa, art. 52, inciso V, alíneas "a" e "d", inciso VIII, alíneas "a", "g" e "h"; e por fim, inciso III, alíneas "b", "c", "e" e "g". Tendo sido, por observância das regras regimentais, designado relator, passo à fundamentação deste parecer.

## **2. FUNDAMENTAÇÃO:**

A Emenda Substitutivo Nº1 apresentada ao Projeto de Lei nº 409/2022 visa dar nova redação à Lei nº 11.367/2022, para incluir os motoristas de táxi lotação nos arts. 1º e 10, como beneficiários do subsídio que descreve. Além disso, visa incluir parágrafo ao art. 10º.

A emenda visa corrigir um erro técnico no texto do PL original apresentado pelos autores ao projeto que trata do subsídio emergencial ao transporte coletivo na capital. Ainda que a previsão dos créditos adicionais no parágrafo único do art. 11 faça referência expressa aos motoristas de táxi lotação, a ausência do termo no art. 10 impede qualquer eventual repasse à categoria.

Assim, para a correção da legislação em vigor e para possibilitar seu fiel cumprimento nos termos anunciados pelo próprio chefe do Poder Executivo, fora apresentado ao texto original a correção técnica proposta pela Emenda Substitutivo Nº1. .

Na oportunidade saliento novamente o posicionamento desse vereador relator de que o cenário apresentado pelo então projeto e hoje Lei 11.367/2022 e pelo acordo firmado entre PBH/CMBH/SETRA e o CONSÓRCIO OPERACIONAL em 12 de maio do corrente ano, não soluciona a crise do transporte público em nossa cidade.

Ainda, a Lei 11.367/2022 e a proposta ora em análise atende parcialmente e precariamente os permissionários do transporte público coletivo suplementar e do serviço de



## CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

táxi lotação, tais categorias foram consideradas em patamares muito diferenciados dos consórcios operacionais e das empresas de ônibus quanto à percepção dos subsídios. É clara a necessidade de políticas sólidas e definitivas que resguardem e apoiem os permissionários.

Após breve explanação do mérito, passo à análise que compete a estas Comissões.

### **2.1 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, TRANSPORTE E SISTEMA VIÁRIO**

#### **Do plano de desenvolvimento e programa de obras públicas municipais; e Do planejamento e gerenciamento do transporte público coletivo e individual**

Por se tratar de correção de erro técnico/legislativo, a Emenda não visa alterar conteúdo ou a finalidade da proposta original e sim adequar a melhor técnica legislativa possível para que não haja entraves nos repasses no fim da linha.

Tal observação também cabe a Subemenda apresentada pela CLJ, a qual visou melhorar ainda mais a técnica legislativa, não alterando a finalidade da proposta original ou da Emenda apresentada.

Sendo assim, mantemos o posicionamento conforme análise no 1º turno.

O objetivo do projeto, corrigido pela emenda, é proporcionar ao belo-horizontino uma melhor mobilidade, ao passo que visa manter a modicidade tarifária e incluir os serviços de transporte suplementar e de táxi-lotação, não abarcados no PL 336/2022, possibilitando assim a participação daquele mais interessado, o usuário.

Dessa forma, apesar de ser uma solução precária, estará contribuindo para a boa gestão do transporte público com solução eficiente e adequada, promovendo a sustentabilidade da intervenção sem onerar o usuário final dos serviços, usuário este há meses enfrenta diariamente uma situação caótica e desumana do serviço de transporte público.

O subsídio, ora concedido, não é a solução para o problema da mobilidade em nossa cidade, mas visa, neste momento, buscar a eficiência do serviço de transporte público, de maneira responsável e sob o prisma da fiscalização desta Casa Legislativa, a qual vem sempre fiscalizando e cobrando o Poder Executivo.



# CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG	Fl.
<i>WJ</i>	65

A mobilidade deve sempre ser incentivada, pois um carro faz uma ocupação desproporcional ao passo que normalmente transporta apenas 1 passageiro quando possui capacidade para 5 ocupantes (além de cada um possuir porta-malas e motor). Assim, um veículo chega a ocupar de 5 a 17 vezes mais espaço do que um passageiro do transporte público, sem adentrar aqui no aspecto da poluição.

Caso o transporte público não seja incentivado, daqui a pouco estaremos tomando medidas de combate ao uso do transporte individual (como pedágios urbanos, mais rotativos, rodízio de placas etc.), sem possuímos um transporte coletivo de qualidade.

A mobilidade urbana possui tamanha importância que a Organização das Nações Unidas (ONU) vê o transporte como um pilar importante para o desenvolvimento social. Neste sentido, a entidade dá orientações às nações por meio de um relatório intitulado “Mobilizando o Transporte Sustentável pelo Desenvolvimento”, fornecendo orientações sobre o transporte sustentável para os países até 2030, no qual não entrarei em detalhes nesta análise.

Sendo assim, tanto o projeto quanto a emenda contribuem de forma essencial para a garantia do planejamento e gerenciamento do transporte público coletivo e individual, logo, com o próprio plano de mobilidade do Município, garantindo ainda instrumentos e recursos para o reestabelecimento da mobilidade em Belo Horizonte, com preservação e definição de prioridades e exigências dos prestadores do serviço.

Logo, em se tratando dos assuntos atinentes à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, não vejo nenhum obstáculo na emenda e na subemenda à implementação da essência trazida pelo projeto inicial.

## **2.2 DIREITOS HUMANOS, IGUALDADE RACIAL E DEFESA DO CONSUMIDOR**

**Dos assuntos atinentes aos direitos e garantias fundamentais e à cidadania;**

**Da matéria referente à defesa do consumidor; e**

**Da comercialização de bens e prestação de serviços**



## CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Cumpre-nos 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 sejam inseridas no arcabouço normativo municipal.

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

O transporte público foi alçado à categoria de direito social dos cidadãos em 2015 – em 2000, a moradia passou a fazer parte desta lista e, em 2010, a alimentação foi incluída neste grupo. Com essa mudança, o direito à mobilidade foi equiparado a outros temas importantes, como educação, saúde, trabalho, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade, infância e assistência aos desamparados, conforme prevê o artigo 6º da Constituição Federal.

Foi um grande avanço a inclusão do transporte como direito social. Entretanto, na prática, vemos pouca coisa evoluir até o momento. Não só Belo Horizonte, mas praticamente todo o Brasil continua com gravíssimos problemas de mobilidade. A inclusão no rol de direitos sociais, por si só, não resolve esses problemas, mas, na prática, deve ser um facilitador para investimentos. Simplificando a obtenção de linhas de financiamento, o que é o objeto desta proposição e das emendas em análise.



## CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

No Brasil, o passageiro é, via de regra, o único responsável por bancar o funcionamento do sistema do transporte público. Não à toa, o país teve queda de usuários transportados de 35,6% entre 1993 e 2017, segundo o anuário da Associação Nacional dos Transportes Urbanos (NTU). No entanto, já existem discussões de que essa queda se deve também ao preço da tarifa: quanto mais elevado, menor o número de pessoas capazes de bancar o custo. Ainda mais após o surgimento dos transportes por aplicativos.

Essa proposta certamente faz com que a prefeitura tenha um olhar mais atento a essa necessidade vital, que é o transporte público, para quem mora, principalmente, nas periferias das grandes cidades e sobrevive com baixos salários.

Por esse motivo, o subsídio é usado pelas cidades como uma espécie de incentivo para o passageiro optar pelo transporte público em detrimento ao individual, o que incide em outros aspectos da cidade e de seus habitantes, como o congestionamento e a qualidade de vida, a economia e a perda de tempo produtivo no trânsito e os aspectos ambientais, que também influenciam na saúde.

A falta de mobilidade de forma eficiente afeta também o trabalho, o lazer, a educação, a saúde... enfim, afeta todos os ramos de direitos fundamentais e sociais protegidos pela nossa Constituição.

No caso em tela, evidencia-se que a Emenda nº 1 e a subemenda nº1 encontram-se em consonância com os Direitos garantidos pela Constituição da República e normativa infraconstitucional pertinente aos Direitos Humanos e Defesa do Consumidor.

### **2.3 ORÇAMENTO E FINANÇAS PÚBLICAS**

**Da repercussão financeira das proposições;**

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

**Das normas pertinentes ao direito tributário municipal, e da atuação do poder público na atividade econômica;**

No que tange sobre a compatibilidade da proposta com os instrumentos orçamentários e de planejamento merece destaque o Decreto Nº 15.317/2013 o qual Instituiu o Plano Diretor



## CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

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 segue em consonância com a 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 subsídio, ora em análise, serve para tornar a tarifa mais acessível aos passageiros. Nesse caso, o governo assume parte deste custo para que não seja absorvido apenas pelos usuários.

Até meados do ano corrente, o custeio do transporte público em Belo Horizonte recaia apenas sobre os usuários pagantes. Lembrando que a maior parte destes usuários pagantes são passageiros de menor renda, portanto, é injusto que eles arquem com a totalidade do transporte público. Enquanto os de maior renda tumultuam o trânsito andando sozinhos dentro de seus veículos particulares.

Há estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) que aponta como a redução de tarifas poderia incentivar o uso do transporte público. Sendo que essa pesquisa concluiu que, se a tarifa aumentar 1%, o número de passageiros é reduzido também em 1%. Com o subsídio, o passageiro é estimulado a utilizar mais vezes o serviço, com menor impacto em seu orçamento familiar.

Adentrando mais especificamente ao aspecto orçamentário, 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 proposta se encontra compatível 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).



## CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

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.

Portanto, em cumprimento ao disposto na LDO/2022, esclarece-se que tanto o Projeto quanto as Emendas atendem aos preceitos constitucionais e que não apresentam adoção de ações e serviços públicos para realização de objeto de forma insustentável ou incompleto, é são suficientes para a execução de seu objeto, atendendo ainda ao requisito de utilidade pública.

Lembrando que estas subvenções podem não ser concedidas caso os destinatários forem julgados em condições de funcionamento insatisfatório 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.

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.

Cumpra esclarecer que as emendas, assim como o texto original, não apresenta repercussão financeira, uma vez que apenas alteram a letra da lei vigente. E ademais, quando da análise do Projeto de Lei vinculado à Lei 11.367/2022 restou demonstrado que àquela proposta não se aplicaria 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 hipótese de renúncia de receita a ensejar estimativa de impacto





## CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

orçamentário-financeiro no exercício e nos dois seguintes, nos termos do § 1º do citado dispositivo.

Mesmo que observemos como havendo a repercussão financeira, diante de tais instrumentos e dada a explanação realizada até este ponto temos que a proposta demonstra a responsabilidade na gestão fiscal necessária a assegurar a fiel execução dos contratos e acordos celebrados com os prestadores do transporte público, bem como a fiel execução da Lei.

Assim como o projeto original, as emendas em análise complementam a Lei 11.367/2022 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.

É importante ressaltar a estrita consonância da proposta 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 proposta com o art. 129, também da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte, o qual dispõe que a lei orçamentária anual não conterá dispositivo estranho à previsão da receita e à fixação da despesa, não se incluindo na 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;

(...)



## CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

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 pelas emendas em análise e que há compatibilização com a normativa correlata, obedecendo aos princípios da aplicação dos recursos públicos.

Sob a ótica operacional e prática temos o transporte público coletivo de passageiros como um método de transporte desenvolvido para o atendimento das necessidades de deslocamento de grupos de pessoas de determinada região ou localidade, operando-se mediante tarifas, horários e rotas padronizadas e são ofertados ao público geral. São serviços de utilidade pública e trazem fluidez e comodidade aos cidadãos, no caso em concreto, como na maioria das localidades brasileiras, fora delegado a particulares através de concessão.

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, 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.



# CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Nesse sentido, observa-se que as Emendas estão em consonância com todos os instrumentos citados e, de forma geral, foram observados todos os regramentos sobre o orçamento e finanças públicas.

### 3. CONCLUSÃO

Diante do exposto, concluo este parecer pela **APROVAÇÃO** da Emenda nº 1/2022 e da subemenda nº1 à Emenda nº1/2022 apresentadas ao Projeto de Lei nº 409/2022.

Belo Horizonte, 25 de outubro de 2022.

**CLAUDINEY** Assinado de forma digital por CLAUDINEY  
**ALVES:5105** ALVES:51056640600  
**6640600** Dados: 2022.10.25 16:40:50 -03'00'

**Vereador Professor Claudiney Dulim**

**Líder do Bloco AVANTE BH**

Aprovado o parecer da relatora ou relator	
Plenário	<i>Camil Correa</i>
Em	<i>26/10/2022</i>
<i>[Assinatura]</i>	
Presidência da reunião	

**ITI**  
Instituto Nacional de  
Tecnologia da Informação

INÍCIO TERMOS DE USO F.A.Q.

## RELATÓRIO

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

Data de verificação 26/10/2022 08:42:44 BRT  
Versão do software 2.10

## ▼ Informações do arquivo

Nome do arquivo pl 409 - 2 turno - parecer conjunto - subsidio transporte.pdf  
Resumo SHA256 do arquivo bdb0763cabaced3549c1999c344f9d790228c9c  
efec71d0405add63c6e197d83  
Tipo do arquivo PDF  
Quantidade de assinaturas 1

## ▼ 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

Tipo de assinatura Destacada  
Status da assinatura Aprovado  
Caminho de certificação Aprovado  
Estrutura da assinatura Conformidade com o padrão (ISO 32000).  
Cifra assimétrica Aprovada  
Resumo criptográfico Correto  
Data da assinatura October 25, 2022 at 4:40:50 PM BRT

## ▶ Informações do assinante

## ▶ Caminho de certificação

AVALIE ESTE  
SERVIÇOEXPANDIR  
ELEMENTOSModo escuro



# CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRLEG <i>[Signature]</i>	Fl. 74
------------------------------	--------

PL Nº 409 1 22

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

Em: 26 / 10 / 22

*[Signature]* 467  
Divisão de Apoio Técnico-Operacional - Divato

Avulsos distribuídos em: <u>26 / 10 / 22</u>
<u><i>[Signature]</i> 467</u>
Divato