



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Dirleg	Fl.
--------	-----

COMISSÃO ESPECIAL DE VETO

PARECER EM TURNO ÚNICO

PROPOSIÇÃO DE LEI Nº 7/2025, ORIGINÁRIA DO PROJETO DE LEI 771/23

VOTO DO RELATOR

RELATÓRIO

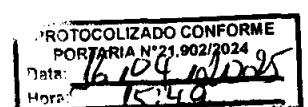
Trata-se de parecer que analisa o veto parcial do Exmo. Sr. Prefeito ao Projeto de Lei nº 771/23 enviado ao Poder Executivo após aprovação por essa CMBH, como a Proposição de Lei 7/2025 para alterar a Lei nº 11.458/2023, que "dispõe sobre o controle, a gestão e a transparência dos valores arrecadados para custeio da prestação de serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus no Município no âmbito dos contratos de concessão e permissão vigente", de autoria da Vereadora Fernanda Pereira Altoé.

As Razões do veto foram enviadas para CMBH por meio do ofício nº 06, datado de 31/03/2025, oriundo da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, acostado ao projeto às fls. 47/52.

Foi designada Comissão Especial pelo despacho acostado ao projeto à fl. 53. Ato contínuo o presidente da comissão, Vereador Pedro Patrus designou relator, conforme o artigo 80 do Regimento Interno, nomeando-se relator nos termos do regimento, datado de 03/04/2025, acostado ao projeto à fl. 54.

O intuito do Projeto de Lei é alterar a Lei nº 11.458/2023, para determinar a reversibilidade dos veículos adquiridos a partir do ano de 2023, uma vez que os subsídios de recursos públicos passaram a cobrir grande parte do seu custo de aquisição.

O Projeto de Lei tramitou pelas Comissões de Legislação e Justiça, Administração Pública, Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços, e de Orçamento e Finanças Públicas, sem ter recebido emenda e com aprovação em todas as comissões, ato contínuo foi aprovado em dois turnos no plenário.





CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Dirleg	Fl.

Assim, a Proposição foi enviada ao Prefeito do Município de Belo Horizonte, que decidiu pelo veto total. Portanto, cabe agora a esta Comissão analisar o veto do Prefeito e emitir parecer pela sua manutenção ou rejeição.

É o relatório. Passo, agora, à fundamentação.

FUNDAMENTAÇÃO

Como dito acima, o Projeto de Lei nº 771/2023 objeto deste parecer, "altera a Lei nº 11.458/2023, que "Dispõe sobre o controle, a gestão e a transparência dos valores arrecadados para custeio da prestação de serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus no Município no âmbito dos contratos de concessão e permissão vigentes".

A Autora do Projeto de Lei justifica sua proposição, senão vejamos:

Considerando que o art. Art. 5º, II, a, da Lei 11.458/2023 dispõe que o cálculo da remuneração complementar por quilômetro rodado terá como projeção o custo de referência do aumento de frota necessário para melhoria do nível de serviço; Considerando que nas planilhas de composição do cálculo da remuneração complementar há previsão de depreciação de 90% dos veículos adquiridos pelo sistema de transporte público de passageiros por ônibus convencional; Considerando a nota' conjunta elaborada por Prefeitura e a Câmara Municipal em que se acordou a aquisição de veículos novos para renovação de frota e veículos adicionais para cumprimento do aumento de 10% das viagens; Considerando que o contrato de concessão decorrente do Edital de Concorrência nº 131/2008 não prevê a reversibilidade dos veículos utilizados na operação do transporte; E considerando que desde a publicação da Lei 11.458/2023 há financiamento público do sistema, é imperiosa a previsão de reversibilidade dos veículos adquiridos desde a publicação da Lei, uma vez que o Poder Público passou a concorrer com 90% do seu custo de aquisição."

Nas razões de veto o Exmo. Sr. Prefeito informa que vetou integralmente, pelas seguintes razões:

"Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Belo Horizonte, Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do inciso II



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Dirleg

Fl.

do art. 92 da Lei Orgânica — LOMBH —, decidi vetar integralmente, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, a Proposição de Lei n° 7, de 2025, que "Altera a Lei n° 11.458/23, que 'Dispõe sobre o controle, a gestão e a transparência dos valores arrecadados para custeio da prestação de serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus no Município no âmbito dos contratos de concessão e permissão vigentes'. A proposição de lei, ao tornar reversíveis os veículos adquiridos pelas concessionárias, de serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus no município, tomando como marco temporal a implementação da remuneração complementar pela Lei n° 11.458, de 17 de março de 2023, representa interferência indevida nos contratos administrativos entre o poder concedente e as respectivas concessionárias, desrespeitando competência própria do Poder Executivo e afrontando, por conseguinte, o princípio da separação de poderes (ADI 2.733, rel. Min. Eros Grau, julgamento em 26.10.2005, e ADI 3.343, rel. Min. Luiz Fux, julgamento em 01.09.2011). Ainda, instada a se manifestar, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana — SMMUR —, por meio do Ofício SMMUR/GP/DTEL N° 015/2025, apontou o seguinte: "Inicialmente importante conceituar que a remuneração complementar, instituída pela Lei 11.458/2023, visou restabelecer a qualidade do serviço de transporte público, colapsado durante o período da pandemia COVID-19, de modo a garantir a modicidade tarifária, visto que com a queda de passageiros, congelamento da tarifa e aumento nos custos, o serviço não se sustentaria com a tarifa pública praticada. Sendo assim, vê-se que a remuneração complementar não teve por objeto o custeio para aquisição dos veículos, mas sim, o restabelecimento do equilíbrio econômico financeiro do contrato, por meio de remuneração dos custos por quilômetro rodado, em obediência ao estudo financeiro projetado para cada exercício. Ao se suscitar a incorporação dos veículos adquiridos pelo sistema a partir de 2023, implicaria na assertiva de geração de prejuízo financeiro ao erário, visto que o patrimônio adquirido pelas concessionárias não foi arrolado na previsão contratual como reversíveis, não foram inseridos na base de cálculos dos estudos da produtividade, tampouco precedido de estudo financeiro sobre as consequências de sua amortização/liquidação ao final da concessão, ensejando em desfavor do Município (I) elevado custo a título de remuneração complementar; (II) depreciação do bem e iliquidez de venda; (III) indenização à concessionária; e (IV) risco de inutilização do bem por incompatibilidade com o planejamento da mobilidade futura.". Por sua vez, a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte — Sumob —, por meio da Informação Técnica GEECT-MOB n° 010/2025, apresentou as seguintes



considerações técnicas: "São definições contidas nos contratos de concessão vigentes: BENS VINCULADOS À CONCESSÃO: são os bens, integrantes ou não do patrimônio da CONCESSIONÁRIA, necessários à prestação adequada e contínua dos SERVIÇOS; BENS REVERSÍVEIS: são BENS VINCULADOS À CONCESSÃO que ao término do CONTRATO são transferidos ao patrimônio do PODER CONCEDENTE; Na cláusula 7a dos contratos de concessão, subcláusula 7.6, encontram-se listados quais seriam os bens reversíveis, originalmente considerados, sendo que dos bens indicados, não constam veículos. O acréscimo legal proposto bem como seus desdobramentos práticos, instigam as seguintes considerações, do ponto de vista técnico: a) Sua aplicação será exigida a partir do início da implementação da remuneração complementar, sem uma definição precisa de data; b) Entende-se, a princípio, que veículo novo comprado para operar no serviço de transporte público de passageiros de Belo Horizonte, a partir de janeiro de 2023, passará a compor o rol de bens reversíveis definidos na Cláusula 7', subcláusula 7.6 dos contratos de concessão; c) O pressuposto para fins de reversibilidade do bem é a sua depreciação completa, isso indica a anulação de qualquer valor residual na composição deste custo; d) De acordo com a subcláusula 7.6, item 7.6.2 dos contratos de concessão, a reversibilidade de um bem cuja amortização não esteja completa ao final da concessão, estará sujeita a indenização. A partir dessa regra contratual, presume-se que todos os veículos novos comprados a partir de 2023 não estarão totalmente amortizados ao fim da concessão em 2028, impondo à PBH, neste caso, a obrigação de desembolso indenizatório como condição para que se cumpra a exigência do acréscimo legal ora proposto; (...)." A referida informação técnica teceu, também, as seguintes considerações sobre os aspectos econômicos decorrentes da proposição em comento: "a) O impacto avaliado no custo de depreciação, por exemplo, considerando que esta será integral, sem nenhum valor residual, tendo como base o mês de janeiro de 2024, será cerca de 10,6% maior se comparada com a definição contida no Anexo III do Edital de Concorrência Pública nº 131, 2008 e cerca de 7,8% maior se comparada com a definição contida do OITAVO termo aditivo aos contratos. b) O custo de depreciação oscila de acordo com a idade da frota, ou seja, o impacto será maior sempre que ocorrer renovação da frota. c) Considerando que os contratos impõem vida útil para os veículos e idade média para a frota, para que isso se cumpra, a renovação é inevitável. Com isso, no final dos contratos, em 2028, estima-se um número considerável de veículos com amortização e depreciação parcial, impondo ao Poder Concedente a obrigação de indenização, como forma de cumprir a determinação do dispositivo legal trazido pelo PL 771/2023. d) Exemplificando o tópico



anterior, no cadastro de frota de janeiro de 2024, são identificados 543 veículos cuja data de início de operação ocorreu em algum mês do ano anterior, 2023, esses carros, por exemplo, estarão com 5 anos de uso no final dos contratos, tendo sido, portanto, amortizados apenas parcialmente. e) O custo indenizatório será tanto maior quanto menos idade tiver o veículo no final da concessão. f) No último tópico da justificativa do PL 771/2023 consta que "(...) o Poder Público passou a concorrer com 90% do seu custo de aquisição". Tal afirmação está incorreta, uma vez que é remunerada apenas a depreciação do veículo referente ao período de utilização. g) Há que se considerar ainda que a remuneração complementar repassada para as concessionárias, não se aplica de forma exclusiva na aquisição de veículos, sendo que esse repasse objetiva a recomposição da receita aplicada na cobertura de todos os custos do sistema, incluindo a remuneração das depreciações dos veículos."

O veto integral ao Projeto de Lei 771/2023, que determina a reversibilidade dos veículos adquiridos pelas concessionárias de transporte público a partir da implementação da remuneração complementar, é infundado. As razões apresentadas pelo Chefe do Executivo não se sustentam do ponto de vista jurídico, nem do ponto de vista do interesse público.

Inicialmente, alegou que a proposição viola a separação dos poderes e interfere indevidamente nos contratos administrativos. Contudo, salvo melhor juízo, essa argumentação é falha por diversas razões:

O Projeto de Lei 771/2023 trata de bens adquiridos, em grande parte, com recursos públicos, sendo constitucional a função fiscalizadora desta Casa para proteger o interesse público.

Cabe aqui destacar que o projeto foi devidamente apreciado e aprovado pela Comissão de Legislação e Justiça para efetuar o controle de constitucionalidade preventivo com o intuito de impedir que disposições contrárias às Constituições da República Federativa do Brasil de 1988 e do Estado de Minas Gerais de 1989, sejam inseridas no arcabouço normativo municipal.

Cabe ressaltar, que, nos últimos anos, o município tem subsidiado o transporte público da seguinte maneira:



- 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 por meio da lei nº 11.367, de 1º de julho de 2022;
- R\$512.795.984,00 (quinhentos e doze milhões, setecentos e noventa e cinco mil novecentos e oitenta e quatro reais) por meio da lei nº 11.538, de 5 de julho de 2023;
- R\$ 383.200.000,00 (trezentos e oitenta e três milhões e duzentos mil reais) por meio da LOA 2024 - lei nº 11.644, de 29 de dezembro de 2023;
- R\$ 541.800.744,00 (quinhentos e quarenta e um milhões, oitocentos mil e setecentos e quarenta e quatro reais) por meio da LOA 2025 - lei nº 11.802, de 03 de janeiro de 2025.

Além de todo esse montante bilionário, a partir dos diálogos realizados durante a tramitação legislativa da lei nº 11.538/2023, originária do Projeto de Lei nº 538/23, de autoria do Executivo) os diversos atores envolvidos, avançaram para um texto de consenso que resultou em um avanço significativo em relação ao sistema de transporte público coletivo de passageiros que foi a alteração no modelo de remuneração das concessões do transporte público coletivo de passageiros por ônibus no Município implementando uma remuneração complementar baseada na produção quilométrica para assegurar a constante e progressiva melhoria dos serviços prestados à população

Observa-se que o contrato de concessão firmado com os consórcios do transporte público tem se revelado excessivamente oneroso para a Administração Pública, gerando um desequilíbrio contratual em benefício das concessionárias, sem que isso se traduza em efetiva melhoria na qualidade do serviço prestado à população. Tal desequilíbrio é ainda mais evidente diante da concessão de subsídios públicos significativos, os quais passaram a financiar, em grande parte, a renovação e ampliação da frota. Contudo, tais veículos não foram vinculados a cláusulas de reversibilidade, o que poderá ensejar enriquecimento sem causa por parte das concessionárias, especialmente considerando que a vida útil dos ônibus supera substancialmente o prazo restante das concessões.

Ademais, a retirada de agentes de bordo (cobradores) do sistema, medida adotada pelas concessionárias com o argumento de contenção de custos, comprometeu gravemente a eficiência e a segurança do serviço. Essa supressão resultou no acúmulo de funções pelos motoristas, aumento da duração das viagens e deterioração da experiência do usuário, tudo isso sem a devida compensação tarifária ou contratual. Soma-se a isso o significativo aumento da tarifa de transporte para os usuários, que, mesmo diante de maior contribuição financeira, seja direta, por meio do pagamento da passagem, seja indireta, por meio dos subsídios públicos, enfrentam um serviço frequentemente alvo de críticas quanto à superlotação, à má conservação da frota e à ausência de pontualidade.

Diante desse cenário, é imperioso reconhecer que a ausência de reversibilidade dos bens públicos financiados, aliada à deterioração do serviço e à onerosidade do contrato para o erário, impõe uma urgente reavaliação do modelo vigente, sob pena de perpetuar-se uma



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Dirleg	Fl.

lógica de privatização dos lucros e socialização dos prejuízos, em evidente afronta ao interesse público.

A justificativa do veto sustenta que os veículos adquiridos não estão previstos como bens reversíveis nos contratos vigentes. No entanto, essa omissão contratual não pode ser usada para subtrair da coletividade um patrimônio financiado, em grande parte, por recursos públicos.

Caso os veículos não sejam considerados bens reversíveis, o resultado será um prejuízo aos cofres públicos, que pagam pela aquisição, mas ao fim das concessões os veículos continuarão pertencendo às concessionárias, que poderão revendê-los sem nenhuma contrapartida ao erário.

Com o veto, a administração pública atrai para si um grande ônus, uma vez que, a não reversibilidade compromete a continuidade do serviço público. Com a incorporação desses veículos ao patrimônio municipal, o próximo processo de concessão, previsto para o ano de 2028, poderá ser mais vantajoso, pois parte da frota já estaria disponível, reduzindo custos para o município que poderá destinar estes recursos para outras políticas públicas essenciais para a população.

O veto integral ao Projeto de Lei 771/2023 deve ser rejeitado pela Câmara Municipal, garantindo que os veículos adquiridos com forte participação de recursos públicos sejam revertidos ao interesse coletivo. A não reversibilidade desses bens representa um abuso de recursos públicos em favor das concessionárias, contrariando os princípios da transparência, economicidade e eficiência na administração pública.

CONCLUSÃO

Ante a fundamentação exposta, opino pela **REJEIÇÃO** do veto à Proposição de Lei nº 07/25 ao Projeto de Lei nº 771/2023.

Belo Horizonte, 16 de abril de 2025.

PEDRO LUIZ
NEVES VICTER
ANANIAS:039
50063684

Assinado de forma
digital por PEDRO
LUIZ NEVES VICTER
ANANIAS:0395006368
4
Dados: 2025.04.16
15:48:26 -03'00'

Pedro Patrus

Vereador do PT