



**PARECER Nº 100/2024 – CIUT – OS Nº 376**  
**PROTOCOLO Nº 7108/2024 – PROCESSO Nº**  
**2033/2024**

Data: 03/07/2024

Referente ao **Projeto de Lei (PL) nº 1308/2024**, que  
*“Dispõe sobre a concessão de serviço público do Sistema BUS RAPID TRANSIT – BRT nos corredores de transporte coletivo para a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e dá outras providências”.*

**Autor:** Deputado Estadual Lúdio Cabral

**Relator:** Deputado Estadual Valmir Moratto

## I – DO RELATÓRIO

A iniciativa em epígrafe, após ter sido recebida e registrada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 03/07/2024 (fl. 02), sendo colocada em pauta no mesmo dia, tendo seu devido cumprimento no dia 10/07/2024 (fl. 08-v), sendo encaminhada ao Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico, e recebido pela Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte para emitir parecer de mérito em 12/08/2024.

Ato contínuo, foi aprovada a tramitação em regime de urgência urgentíssima (Fl. 06).

O Projeto de Lei em apreciação *“Dispõe sobre a concessão de serviço público do Sistema BUS RAPID TRANSIT – BRT nos corredores de transporte coletivo para a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e dá outras providências”.*



Consoante se vislumbra das justificativas que ensejaram o Projeto de Lei, o autor esclarece que a propositura *“visa dispor sobre a concessão de serviço público do Sistema BUS RAPID TRANSIT – BRT nos corredores de transporte coletivo para a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, notadamente, para estabelecer que a concessão de serviço público do Sistema BUS RAPID TRANSIT – BRT, nos corredores de transporte coletivo para a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá seja realizada pelo poder concedente, mediante licitação na modalidade concorrência pública, nos exatos termos da Lei Federal nº 14.133 de 1 de Abril de 2021.”*

Aduz que *“a concessão de operação do BRT para as atuais concessionárias do transporte coletivo intermunicipal em Cuiabá e Várzea Grande, possibilidade aventada em documentos oficiais do Governo do Estado por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e alvo de debate público por meio da imprensa, malferire os arts. 5º (caput) e 11, incisos I e II da lei geral de licitações, haja vista o objeto a ser contratado (BRT) é um novo modal de transporte totalmente diferente da atual concessão, o que além de violar os princípios da vinculação ao instrumento convocatório, do tratamento isonômico entre os licitantes, bem como a justa competição, também contraria a seleção da proposta mais vantajosa para administração, considerando as novas condições estabelecidas como a aquisição de frota pelo estado que serão posteriormente cedidas aos concessionário.”*

Assevera que *“a presente propositura enquadra-se na competência residual dos estados, pois o que não for da competência de outro ente da federação e não houver vedação legal, competirá ao Estado legislar, conforme preceitua o art.25, § 1º da Constituição Federal.”*

Por derradeiro, registra que *“os prejuízos causados na última década pelas obras do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ainda assombram a população cuiabana e varzeagrandense, e preocupam comerciantes e empresários de ambas as cidades em relação a futuros impactos socioeconômicos. A Câmara dos Dirigentes Lojistas (CDL) de Várzea Grande estima que 40% das empresas que ficavam às margens do canteiro de obras do VLT na Avenida da FEB fecharam as portas, deixando de gerar mais de 500 empregos diretos. Em Cuiabá não foi diferente, com a interdição de ruas da cidade para execução das*



*obras, muitos empresários foram obrigados a fechar o seu empreendimento, causando desemprego, caos no trânsito e destruição. Nada mais justo que os recursos advindos com a alienação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ao Estado da Bahia, por aproximadamente UM BILHÃO DE REAIS, sejam investidos na baixada cuiabana, notadamente nos municípios de Cuiabá e Várzea Grande.”*

Feito este introito, passo a discorrer acerca da análise de mérito da matéria.

## II – DA ANÁLISE

Compete a esta Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte, manifestar-se quanto ao mérito de todas as proposições oferecidas à deliberação da Casa em assuntos e temas contidos no Art. 369, inciso XIII, alíneas “a” a “j” do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

No que diz respeito à tramitação e abordagem da propositura, o Regimento Interno prevê dois casos: no primeiro, verifica-se a existência de lei que trate especificamente do tema abordado, caso em que, a matéria será prejudicada (art. 194 do RI/ALMT). No segundo, a existência de projetos semelhantes tramitando, se houver, a proposição legislativa deverá ser apensada e/ou anexada (art. 195 do RI/ALMT).

Segundo pesquisas realizadas, seja na internet ou intranet (controle de proposições) da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso sobre o assunto, não foi encontrada proposição que trate de matéria similar ao Projeto de Lei (PL) nº 786/2024.

Feitas as ponderações acima, passamos a análise, nos seus requisitos necessários e inerentes ao caso:

De início, convém registrar que a tarifa de transporte público é o valor cobrado dos passageiros para utilizarem os serviços de transporte coletivo oferecidos pela cidade. Essa tarifa pode variar de acordo com o tipo de transporte, a distância percorrida, a região atendida e outros fatores. Em geral, a tarifa é estabelecida pelas autoridades competentes e deve ser justa e acessível para a população.



De igual modo, a tarifa de transporte público é calculada levando em consideração diversos fatores, como os custos operacionais do sistema, a demanda de passageiros, os investimentos em infraestrutura, entre outros. Em muitos casos, as tarifas são reajustadas anualmente com base em índices econômicos e de inflação. O objetivo é garantir a sustentabilidade financeira do sistema de transporte e a qualidade do serviço prestado.

A propositura em análise, tem por objetivo garantir aos passageiros tarifa de no máximo R\$ 1,00 (um real) por no mínimo 05 (cinco) anos de operação do Sistema BUS RAPID TRANSIT – BRT, visando garantir a modicidade tarifária, a generalidade do transporte público coletivo e o interesse público.

Analisando detidamente a matéria, esta impõe ônus ao Poder Executivo, na medida em que impõe o valor mínimo da tarifa sem o devido estudos de impactos financeiros.

É de sabença que o valor de R\$ 1,00 (um real), atribuído como valor máximo a ser cobrado pela tarifa do Sistema BUS RAPID TRANSIT – BRT não suporta os custos da operação, razão pela qual os entes federativos (municípios, estados ou a União) deverão financiar os subsídios de tarifa através da alocação fundos de forma direta – do orçamento público –, ou indireta, por meio da concessão de benefícios fiscais.

A propósito, relaciono a seguir algumas medidas a serem implementadas pelo Poder Executivo Estadual para manter a tarifa no valor de R\$ 1,00 (um real):

#### **Subsídio direto:**

O governo ou a autoridade de transporte podem conceder um subsídio direto às empresas de transporte público para cobrir parte dos custos operacionais, como combustível, manutenção de veículos, salários dos funcionários e outras despesas relacionadas.

#### **Subsídio por passageiro**





Neste modelo, o governo paga uma determinada quantia de dinheiro às empresas de transporte público para cada passageiro transportado. Isso incentiva as empresas a fornecerem um serviço mais eficiente e atrair mais usuários.

### **Subsídio cruzado**

O governo pode optar por usar recursos de outras fontes, como impostos sobre combustíveis, receitas oriundas de vagas de ruas (Zona azul) ou taxas de pedágio, para subsidiar o transporte público. Essa abordagem ajuda a equilibrar os custos e incentivar o uso do transporte coletivo.

### **Bilhetes subsidiados**

Em vez de subsidiar diretamente as empresas de transporte, o governo pode optar por subsidiar diretamente os bilhetes dos usuários. Isso reduziria o custo do transporte para os passageiros, tornando-o mais atraente em comparação com outras opções de transporte.

### **Parcerias público-privadas (PPPs)**

O governo pode estabelecer parcerias com empresas privadas para operar serviços de transporte público, com incentivos financeiros ou benefícios fiscais fornecidos pelo governo como parte do acordo.

### **Incentivos fiscais**

Oferecer incentivos fiscais para empresas de transporte público pode ajudar a reduzir seus custos operacionais,





permitindo que ofereçam tarifas mais baixas e, assim, atraiam mais passageiros.

### **Descontos para determinados grupos**

Subsídios específicos podem ser oferecidos para grupos vulneráveis, como idosos, estudantes, pessoas com deficiência e outras populações que podem enfrentar dificuldades financeiras. Esses descontos especiais tornam o transporte mais acessível para esses grupos.

### **Investimento em infraestrutura**

Melhorar a infraestrutura de transporte público com investimentos em novas linhas, estações, terminais e outros elementos pode ajudar a aumentar a eficiência e a qualidade do serviço, atraindo mais passageiros.

Vale gizar, que os subsídios para o transporte coletivo são uma forma de apoio financeiro fornecido pelo governo ou outras entidades para reduzir os custos operacionais das empresas de transporte público e tornar o transporte mais acessível e econômico para os usuários, os quais, no caso dos autos, impactará drasticamente as finanças do Poder Executivo, na medida em que terá de adotar medidas para manter o valor da tarifa no valor máximo de R\$ 1,00 (um real) por cinco anos.

No caso em apreço, é importante consignar que o Projeto de Lei gera despesas para implementação e manutenção do objeto da matéria e envolveria alteração da Lei do Orçamento Anual.

As consequentes emendas ao Projeto de Lei do orçamento anual ou aos projetos que o modifiquem somente podem ser aprovadas caso sejam compatíveis com o Plano Plurianual e com a Lei de Diretrizes orçamentárias, em observância ao inciso I, § 3º do Artigo 166 da Constituição Federal.



De acordo com a Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000, conhecida como Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), os critérios para criação ou aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado são:

- 1) Deve ser apresentada estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes.
- 2) Deve haver declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual, compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.
- 3) Os atos que criarem ou aumentarem essa despesa deverão ser instruídos com a estimativa de impacto e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio.
- 4) O ato deve ser acompanhado de comprovação de que a nova despesa não afetará as metas fiscais previstas no Anexo de Metas Fiscais da LDO.
- 5) Deve haver aumento permanente de receita ou redução permanente de despesa para compensar o aumento da despesa obrigatória.
- 6) A despesa só poderá ser executada após implementação das medidas de compensação.

Portanto, a Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000 (LRF), estabelece rígidos critérios e exigências para a criação ou aumento de despesas obrigatórias continuadas, visando assegurar o equilíbrio das contas públicas e o cumprimento das metas fiscais.





Os dispositivos da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000 (LRF) que tratam dos critérios para criação ou aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado estão presentes no artigo 17 e seus §§ 1º, 2º, 3º, 4º e 5º. De maneira específica:

*Art. 17. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios. (Vide ADI 6357)*

*§ 1º Os atos que criarem ou aumentarem despesa de que trata o caput deverão ser instruídos com a estimativa prevista no inciso I do art. 16 e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio. (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)*

*Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de: (Vide ADI 6357)*

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

*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.*

*§ 2º Para efeito do atendimento do § 1º, o ato será acompanhado de comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo referido no § 1º do art. 4º, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução*





*permanente de despesa. (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)*

*Art. 4º A lei de diretrizes orçamentárias atenderá o disposto no § 2º do art. 165 da Constituição e:*

*§ 1º Integrará o projeto de lei de diretrizes orçamentárias Anexo de Metas Fiscais, em que serão estabelecidas metas anuais, em valores correntes e constantes, relativas a receitas, despesas, resultados nominal e primário e montante da dívida pública, para o exercício a que se referirem e para os dois seguintes. (Vide ADI 7064)*

*§ 3º Para efeito do § 2º, considera-se aumento permanente de receita o proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição. (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)*

*§ 4º A comprovação referida no § 2º, apresentada pelo proponente, conterà as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, sem prejuízo do exame de compatibilidade da despesa com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias. (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)*

*§ 5º A despesa de que trata este artigo não será executada antes da implementação das medidas referidas no § 2º, as quais integrarão o instrumento que a criar ou aumentar. (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)*

*§ 6º O disposto no § 1º não se aplica às despesas destinadas ao serviço da dívida nem ao reajustamento de remuneração de pessoal de que trata o inciso X do art. 37 da Constituição.*





*§ 7º Considera-se aumento de despesa a prorrogação daquela criada por prazo determinado.*

Diante do exposto, embora a intenção do autor seja sublime popularizar o sistema de transporte público em Mato Grosso, opina-se pela rejeição do Projeto de Lei, por criar aumento de despesa obrigatória de caráter continuado sem observar os critérios e exigências estabelecidos nos artigos 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal, a fim de equilibrar o interesse público com responsabilidade na gestão das finanças públicas.

É importante ressaltar que esta análise é abalizada apenas nas informações disponíveis nos textos dos Projetos de Lei. Para uma análise mais completa, seria indispensável ponderar outros fatores, como os estudos de viabilidade técnica e econômica do serviço, bem como os documentos e demais exigências da Lei de Responsabilidade Fiscal, os quais não estão presentes no processo.

Sopesando todo o contexto da proposta, a iniciativa poderá também ser apreciada pela Comissão de Fiscalização e Acompanhamento da Execução Orçamentária, nos termos do inciso II do artigo 369 do Regimento Interno desta Assembleia Legislativa.

Por derradeiro, imperioso registrar que a pesquisa realizada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos mostra que 30% do custo total do transporte público no país é coberto pelo poder público<sup>1</sup>. O valor total de subsídios para a operação de ônibus coletivos está na ordem de 12 bilhões de reais por ano, cujos dados foram apresentado pela entidade no 37º Seminário Nacional NTU.

Por todas as razões, manifestamos pela **REJEIÇÃO** do **Projeto de Lei (PL) nº 1308/2024** de autoria do **Deputado Estadual Lúdio Cabral**.

É o parecer.

<sup>1</sup> <https://veja.abril.com.br/coluna/radar/pais-gasta-r-12-bilhoes-por-ano-para-subsidiar-transporte-coletivo>



### III – DO VOTO DO RELATOR

Referente ao **Projeto de Lei (PL) nº 1308/2024**, que *“Dispõe sobre a necessidade de pontos de recarga para veículos elétricos e híbridos, em estacionamentos privados de uso coletivo, e em estacionamentos e vias públicas no âmbito do Estado de Mato Grosso”*.

Registro, por oportuno, que em que pese a relevância da matéria no sentido de popularizar o Sistema BUS RAPID TRANSIT – BRT atribuindo a tarifa máxima no valor de R\$ 1,00 (um real), opina-se pela rejeição do Projeto de Lei, uma vez que ensejará o aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado sem observar os critérios e exigências estabelecidos nos artigos 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal, a fim de equilibrar o interesse público com responsabilidade na gestão das finanças públicas.

Imperioso assinalar que os subsídios para o transporte coletivo são uma forma de apoio financeiro fornecido pelo governo ou outras entidades para reduzir os custos operacionais das empresas de transporte público e tornar o transporte mais acessível e econômico para os usuários, os quais, no caso dos autos, impactará drasticamente as finanças do Poder Executivo, na medida em que terá de adotar medidas para manter o valor da tarifa no valor máximo de R\$ 1,00 (um real) por cinco anos.

Sopesando todo o contexto da proposta, a iniciativa poderá também ser apreciada pela Comissão de Fiscalização e Acompanhamento da Execução Orçamentária, nos termos do inciso II do artigo 369 do Regimento Interno desta Assembleia Legislativa.

Diante do exposto, quanto ao mérito, voto pela **REJEIÇÃO** do **Projeto de Lei (PL) nº 1308/2024** de autoria do **Deputado Estadual Lúdio Cabral**.

Sala das Comissões, em 11 de setembro de 2024.





#### IV – DA FICHA DE VOTAÇÃO

**Projeto de Lei n.º 1308/2024** Parecer n.º 100/2024

Reunião da Comissão em: 11 / 09 / 2024

Presidente: Dep. Valmir Moretto

Relator: *Valmir L. Moretto*

#### VOTO DO RELATOR

Diante do exposto, quanto ao mérito, voto pela **REJEIÇÃO** do **Projeto de Lei (PL) n.º 1308/2024** de autoria do **Deputado Estadual Lúdio Cabral**.

Posição na Comissão	Identificação do (a) Deputado (o)
<b>Relator</b>	
<b>Membros Titulares</b>	<i>MORETTO</i>
DEPUTADO VALMIR MORETTO	
<b>Presidente</b>	
DEPUTADO NININHO	
<b>Vice-Presidente</b>	<i>JANAINA RIVA</i>
DEPUTADA JANAINA RIVA	
DEPUTADO WILSON SANTOS	
DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO	<i>DILMAR DAL BOSCO</i>
<b>Membros Suplentes</b>	
DEPUTADO MAX RUSSI	
DEPUTADO SEBASTIÃO REZENDE	
DEPUTADO JUCA DO GUARANÁ	
DEPUTADO JULIO CAMPOS	
DEPUTADO PAULO ARAÚJO	

